MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Plan stratégique

2013
2015

Québec

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Plan stratégique

2013
2015

La présente publication est le fruit d'une démarche de consultation auprès de la population, du personnel et des principaux partenaires du Ministère. Elle s'inscrit en cohérence avec les priorités gouvernementales, notamment en matière d'occupation et de vitalité des territoires[1]. Elle tient compte des seize principes de développement durable prévus par la loi québécoise. Elle a été réalisée par le Bureau de la sous-ministre et produite par la Direction des communications.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511
- consulter le site Web au www.mtq.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante : Direction des communications
  Ministère des Transports du Québec
  700, boul. René-Lévesque Est, 27e étage
  Québec (Québec) G1R 5H1

Soucieux de protéger l'environnement, le ministère des Transports du Québec favorise l'utilisation de papier fabriqué à partir de fibres recyclées pour la production de ses imprimés et encourage le téléchargement de cette publication.

Imprimé sur du papier Rolland Enviro100 contenant 100 % de fibres recyclées postconsommation, certifié Éco-Logo, procédé sans chlore, FSC recyclé et fabriqué à partir d'énergie biogaz.

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports du Québec, 2013

ISBN 978-2-550-69453-3 (imprimé)
ISBN 978-2-550-69454-0 (PDF)
ISBN 978-2-550-69455-7 (CD-ROM)
Dépôt légal – 2013
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. La reproduction de ce document par procédé mécanique ou électronique, y compris la microreproduction et sa traduction, même partielles, sont interdites sans l'autorisation écrite du Ministère.

1. Les actions du Ministère dans le cadre de la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016 sont signalées par la vignette . La liste détaillée de ces actions peut aussi être consultée à l'annexe 2.

MESSAGE DU MINISTRE

Je suis très heureux de vous présenter le Plan stratégique 2013-2015 du ministère des Transports, qui prévoit entre autres la création éventuelle d'une agence des transports et le dépôt de la Stratégie nationale de mobilité durable. Par ses divers objectifs, ce plan vise également à assurer une plus grande intégrité dans l'attribution et la gestion des contrats publics, ainsi qu'une saine gestion des fonds publics.

Cet outil de planification à la fois réaliste et ambitieux, en vue de faire face aux grands enjeux de l'heure, doit permettre au Québec de se doter d'une vision du XXI[e] siècle du domaine des transports qui est indissociable de l'aménagement du territoire. Sa réalisation contribuera à assurer une mobilité plus durable des personnes et des marchandises et, ainsi, à soutenir l'occupation et la vitalité des régions et du vaste territoire québécois.

D'une part, le Plan stratégique 2013-2015 renforce la volonté du Ministère de soutenir des systèmes de transport diversifiés, efficaces et intégrés. D'autre part, il traduit aussi les actions du Ministère pour permettre au Québec de se positionner parmi les chefs de file mondiaux en matière d'électrification des transports, de lutte contre les changements climatiques et de sécurité routière. Enfin, la réalisation de ce plan marquera également une volonté ferme d'améliorer la performance de l'État afin d'offrir aux citoyens des services de qualité, au meilleur coût, tout en faisant preuve de transparence, de rigueur et de leadership.

Voilà l'ampleur des défis qui interpellent le Ministère, son personnel et ses partenaires dès maintenant.

Le ministre des Transports

SYLVAIN GAUDREAULT

MESSAGE DE LA SOUS-MINISTRE

Le Plan stratégique 2013-2015 du ministère des Transports est riche d'actions visant à améliorer les services offerts à la population. D'importantes assises ont été posées dans les derniers mois pour favoriser les transports collectif et actif, assurer le bon état des infrastructures, contribuer à l'amélioration du bilan routier et réformer les façons de faire. Ce plan vise à aller encore plus loin et il témoigne des engagements du Ministère, tant pour la prise en compte des principes du développement durable en transport qu'en matière d'intégration de l'occupation et de la vitalité des territoires.

C'est en ce sens que des efforts considérables seront déployés afin d'offrir à la population des systèmes de transport efficaces, modernes et sécuritaires, qui contribuent à la qualité de vie des Québécoises et des Québécois et à la prospérité économique de l'ensemble des régions du Québec, dans l'intérêt des générations actuelles et futures. Le Ministère poursuivra aussi les réformes entreprises pour assurer une gestion encore plus transparente et efficiente du réseau routier, en veillant au renforcement de l'expertise de l'État et du contrôle des coûts, ainsi qu'à la qualité des travaux.

Je suis convaincue qu'ensemble nous saurons relever les défis de taille que comporte ce plan. En effet, son succès repose sur le dévouement et le professionnalisme de notre personnel, sur l'appui de nos partenaires et sur la volonté partagée par tous de faire en sorte que la gestion publique des transports au Québec soit reconnue, tant pour son efficience que pour son leadership en matière de mobilité durable.

La sous-ministre des Transports

Dominique Savoie

DOMINIQUE SAVOIE

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU MINISTRE

MESSAGE DE LA SOUS-MINISTRE

MISSION ET VISION 9

PLAN STRATÉGIQUE 2013-2015

Contexte

Orientations gouvernementales, budgétaires et réglementaires 14
Importance socioéconomique des transports ... 14
Mobilité, indépendance énergétique et changements climatiques 15

Enjeux et orientations

Enjeu 1
La mobilité durable des personnes et des marchandises 18

- **Orientation 1**
  Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés 19
- **Orientation 2**
  Assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires 35

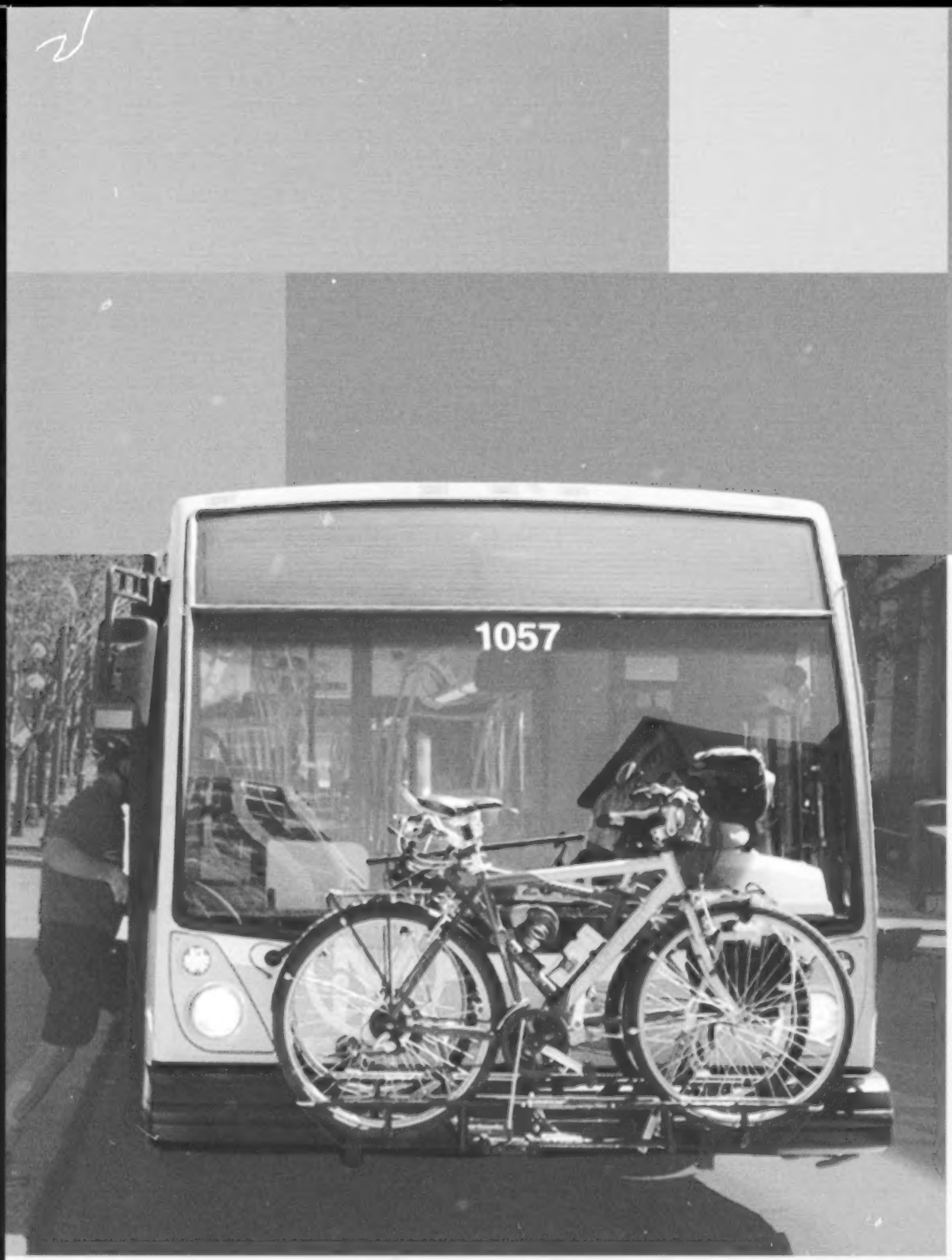
Enjeu 2
La performance organisationnelle et la saine gestion des fonds publics 38

- **Orientation 3**
  Accroître la rigueur, l'intégrité et la transparence afin d'offrir aux citoyens des services de qualité au meilleur coût 38

LES ANNEXES

Annexe 1
Tableau synoptique du Plan stratégique 2013-2015 44

Annexe 2
Liste des actions du Ministère pour répondre aux objectifs de la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016 49



MISSION ET VISION

MISSION

Assurer, sur tout le territoire, la **mobilité durable** des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec.

La mobilité durable repose sur des systèmes de transport bien aménagés, ainsi que sur des technologies efficientes et intégrées au milieu. En prenant en compte le caractère indissociable des dimensions sociale, économique et environnementale, elle :

- permet aux individus, aux entreprises et aux communautés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès et de développement d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes, de façon équitable entre les individus d'une génération et entre les générations actuelles et futures ;
- offre un choix de modes de transport abordables, qui fonctionnent efficacement, qui soutiennent une économie dynamique et qui contribuent au développement des communautés sur tout le territoire ;
- limite les émissions polluantes et les déchets à la capacité de la planète de les absorber, minimise la consommation de ressources non renouvelables, limite la consommation de ressources renouvelables dans le respect des principes du développement durable, réutilise et recycle ses composantes, et minimise l'utilisation des terres et le bruit[2].

2. Inspiré de la définition du Centre pour un transport durable, octobre 2002.

VISION

Être un leader de la mobilité durable dont l'expertise, la rigueur et la transparence sont **au service de la population**.

Le Ministère agit comme un acteur de premier plan dans l'organisation des systèmes de transport au Québec.

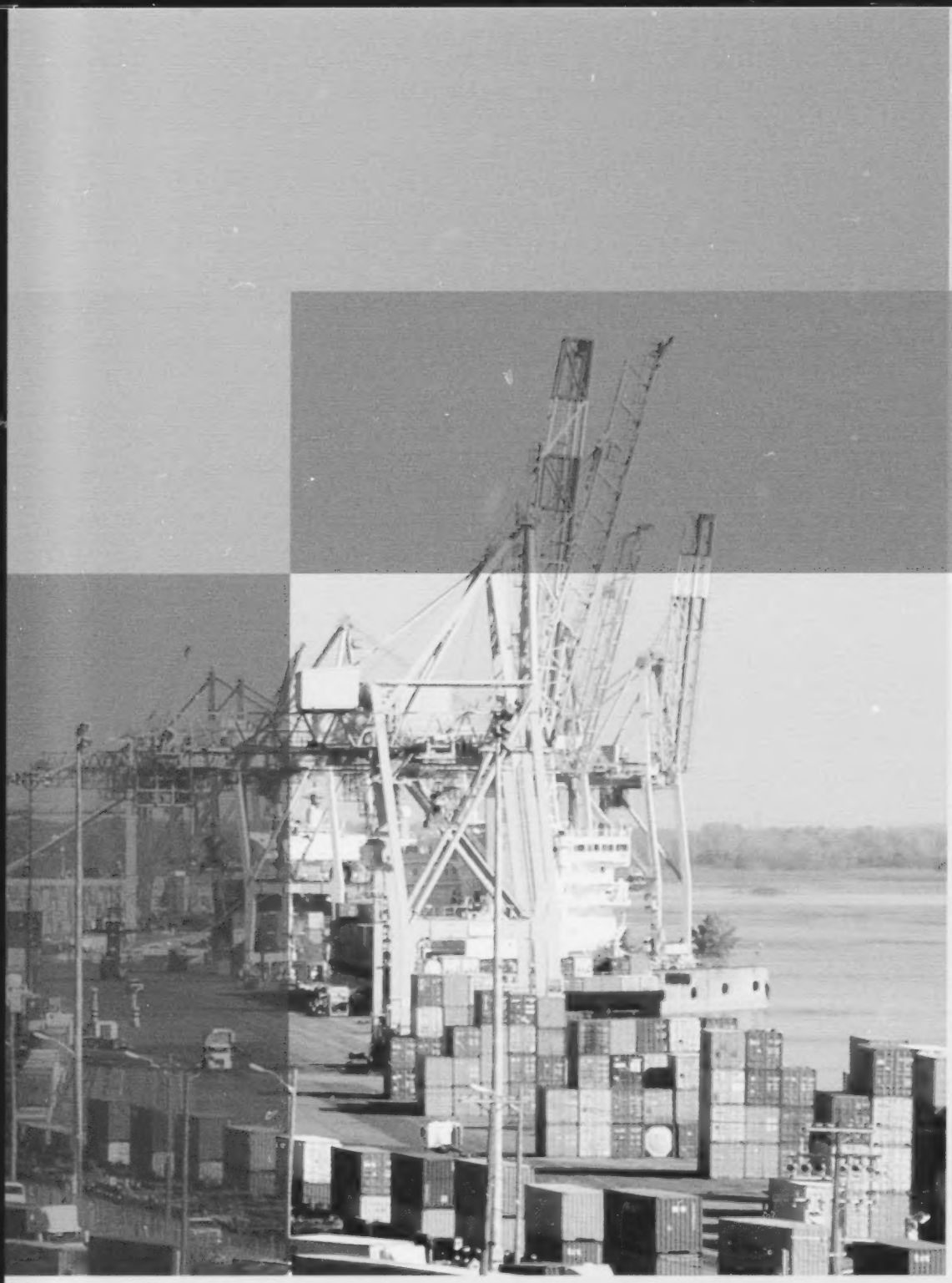
Le Ministère assume un leadership clair et joue le rôle de rassembleur auprès de l'ensemble de la communauté québécoise concernée par la mobilité durable. Il s'appuie sur une collaboration étroite avec ses partenaires publics et ceux des secteurs privé, éducatif et associatif pour optimiser les efforts de chacun dans un contexte de partage des responsabilités.

Le Ministère s'engage à offrir une gestion compétente, rigoureuse, innovatrice et transparente des réseaux dont il a la responsabilité directe.

En tant qu'important donneur d'ouvrage et comme administration responsable du réseau routier supérieur, d'un réseau d'aéroports et d'héliports et d'un chemin de fer, le Ministère assure la gestion de ces infrastructures avec rigueur et transparence, par l'amélioration constante de ses règles et processus ainsi que par le renforcement de son expertise.

Le Ministère est au service de la population, il est sensible à ses besoins et à ses préoccupations.

Le Ministère est soucieux d'offrir des systèmes de transport efficients, innovants et accessibles ainsi que de l'information pertinente et de qualité qui répondent aux besoins de la population et des entreprises de toutes les régions du Québec.



CONTEXTE

CONTEXTE

ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES, BUDGÉTAIRES ET RÉGLEMENTAIRES

La contribution à la mise en œuvre des priorités gouvernementales et la prise en compte des enjeux majeurs du Québec sont un impératif de ce plan stratégique.

Ainsi, les choix stratégiques effectués par le Ministère se fondent sur les piliers de l'action gouvernementale et les priorités qui y sont associées, notamment en matière d'intégrité, de renforcement de l'expertise de l'État, de saine gestion des fonds publics, de redressement de l'équilibre budgétaire et de dynamisme économique, le tout dans un souci de développement durable qui contribue à la vitalité et à l'occupation des territoires. À ces égards, notons certaines initiatives gouvernementales qui interpellent le Ministère, soit :

- la présentation, à l'Assemblée nationale en 2013-2014, d'un projet de loi sur la création d'une agence[3] des transports afin d'assurer l'intégrité, la transparence et l'efficacité dans la gestion des infrastructures routières de transport ;
- l'adoption, en décembre 2012, de la Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics[4], qui offre de nouveaux moyens pour poursuivre la lutte contre la collusion et la corruption, en plus des actions[5] mises en œuvre par le Ministère afin de renforcer l'expertise et de protéger l'intégrité des contrats publics, par un meilleur contrôle des coûts et de la qualité des travaux ainsi qu'une imputabilité accrue du secteur privé ;
- le Plan québécois des infrastructures 2013-2023, qui prévoit notamment 31,6 milliards de dollars d'investissements en transport et qui propose une véritable vision de planification et de gestion des infrastructures, fondée sur la transparence et la rigueur ;
- la Politique de financement des services publics qui vise, par de meilleures pratiques tarifaires, à améliorer le financement des services publics pour en maintenir la qualité et à s'assurer de la transparence et de la reddition de comptes du processus tarifaire ;
- les discussions sur l'entente Québec-municipalités ;
- le renouvellement de la Politique nationale de la ruralité ;
- la Loi pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires[6] et la stratégie 2011-2016 qui en découle ;
- la Loi sur le développement durable[7], dont les principes ont été pris en compte dans l'élaboration de ce plan ;
- le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques et l'objectif du gouvernement de réduire les émissions québécoises de gaz à effet de serre de 20 % sous leur niveau de 1990 à l'horizon 2020 ;
- les travaux entourant l'élaboration et la mise en œuvre de la Stratégie d'électrification des transports et de la prochaine politique énergétique du Québec ;
- le dépôt de la Stratégie nationale de mobilité durable, dont les orientations et les principales actions seront mises en œuvre d'ici 2020. Ces dernières viseront entre autres à mieux intégrer la planification du transport des personnes et de l'aménagement du territoire, à développer des services de transport collectif dans toutes les régions et pour toutes les clientèles, à contribuer à la réduction des problèmes de congestion routière ainsi qu'à tendre vers une plus grande indépendance énergétique, tout en diminuant la pollution et les émissions de gaz à effet de serre, notamment par un recours accru à l'électrification des transports.

IMPORTANCE SOCIOÉCONOMIQUE DES TRANSPORTS

Les transports sont un maillon clé du développement social et économique du Québec, qui contribue à l'occupation et la vitalité de l'ensemble des régions. Ils permettent à la population d'avoir accès tant aux lieux de travail et de loisir qu'aux biens et services, dont ceux de santé et d'éducation. Pour les entreprises, ils assurent l'accès aux ressources humaines et matérielles ainsi qu'aux marchés intérieurs et extérieurs, constituant dès lors un facteur déterminant de leur compétitivité et de la prospérité économique du Québec.

Les systèmes de transport du Québec permettent chaque année plus de 6 milliards de déplacements de personnes[8] et la circulation de quelque 330 millions de tonnes de biens.

3. Dans l'éventualité où une agence des transports serait créée, le Ministère devra rendre compte uniquement des objectifs qui demeureront sous sa responsabilité, jusqu'à ce qu'il se soit doté d'un nouveau plan stratégique.
4. L.Q. 2012, chapitre 25.
5. Que ce soit par ses actions concertées avec le Secrétariat du Conseil du trésor ou par son Plan d'action en matière de protection de l'intégrité des contrats publics.
6. RLRQ, chapitre O-1.3.
7. RLRQ, chapitre D-8.1.1. L'engagement explicite du Ministère visant à intégrer ce concept dans ses activités, projets, programmes et politiques est toutefois énoncé dans son Plan d'action de développement durable 2009-2015.
8. En 2010, le ménage québécois moyen a dépensé 9 913 $ en transport, soit plus de 16 % de son budget ou plus que ce qu'il a consacré à l'alimentation.

L'industrie des transports emploie près de 294 000 personnes, ou 1 emploi sur 11 au Québec[9], alors que chaque mode de transport contribue à l'essor économique du Québec :

- Le **transport collectif** facilite, entre autres, les déplacements urbains et suburbains, contribuant à atténuer la congestion routière. Il a permis 584 millions de déplacements en 2011. De plus, les dépenses attribuables à ces services ont injecté près de 2,4 milliards de dollars dans l'économie en 2010.
- Le **transport routier** assure les déplacements de près de la moitié du tonnage et de plus des deux tiers de la valeur des marchandises consommées ou fabriquées au Québec. À lui seul, le camionnage pour compte d'autrui a généré des revenus de près de 8 milliards de dollars en 2010.
- Le **transport maritime** représente un chiffre d'affaires de plus de 2,3 milliards de dollars en 2011, en incluant les entreprises des secteurs maritime, portuaire et du tourisme fluvial. En 2010, ce mode de transport a permis de déplacer plus de 110 millions de tonnes de marchandises, 116 300 croisiéristes et 5,6 millions d'usagers de traversiers.
- Le **transport ferroviaire** demeure un actif important des réseaux actuels de transport nord-américains. Plus du quart des 235 millions de tonnes de biens transportées par les chemins de fer nord-américains en 2009 ont circulé sur les rails du Québec. En 2011, plus de 3,7 millions de passagers ont en outre circulé sur les rails du corridor Québec-Windsor.
- Le **transport aérien** a assuré le déplacement de 15,4 millions de passagers en 2011. Les principaux services intérieurs et internationaux réguliers ont aussi déplacé près de 146 000 tonnes de fret ou 10,7 milliards de dollars de biens exportés en 2011. De plus, les 380 établissements œuvrant en transport aérien ont investi et dépensé 3,7 milliards de dollars en 2010.

9 Un peu plus de la moitié de ces emplois sont liés aux services de transport et d'entreposage. L'autre moitié se répartit surtout entre les secteurs du commerce de véhicules et de pièces automobiles, de la fabrication de matériel de transport, de la construction et des travaux de génie civil.

MOBILITÉ, INDÉPENDANCE ÉNERGÉTIQUE ET CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Essentiels au développement économique, social et culturel, les transports sont toutefois une cause notable de nuisances environnementales et la principale source de consommation de pétrole, alors que la congestion observée dans plusieurs grands centres urbains affecte la qualité de vie des citoyens et représente des coûts importants pour la société.

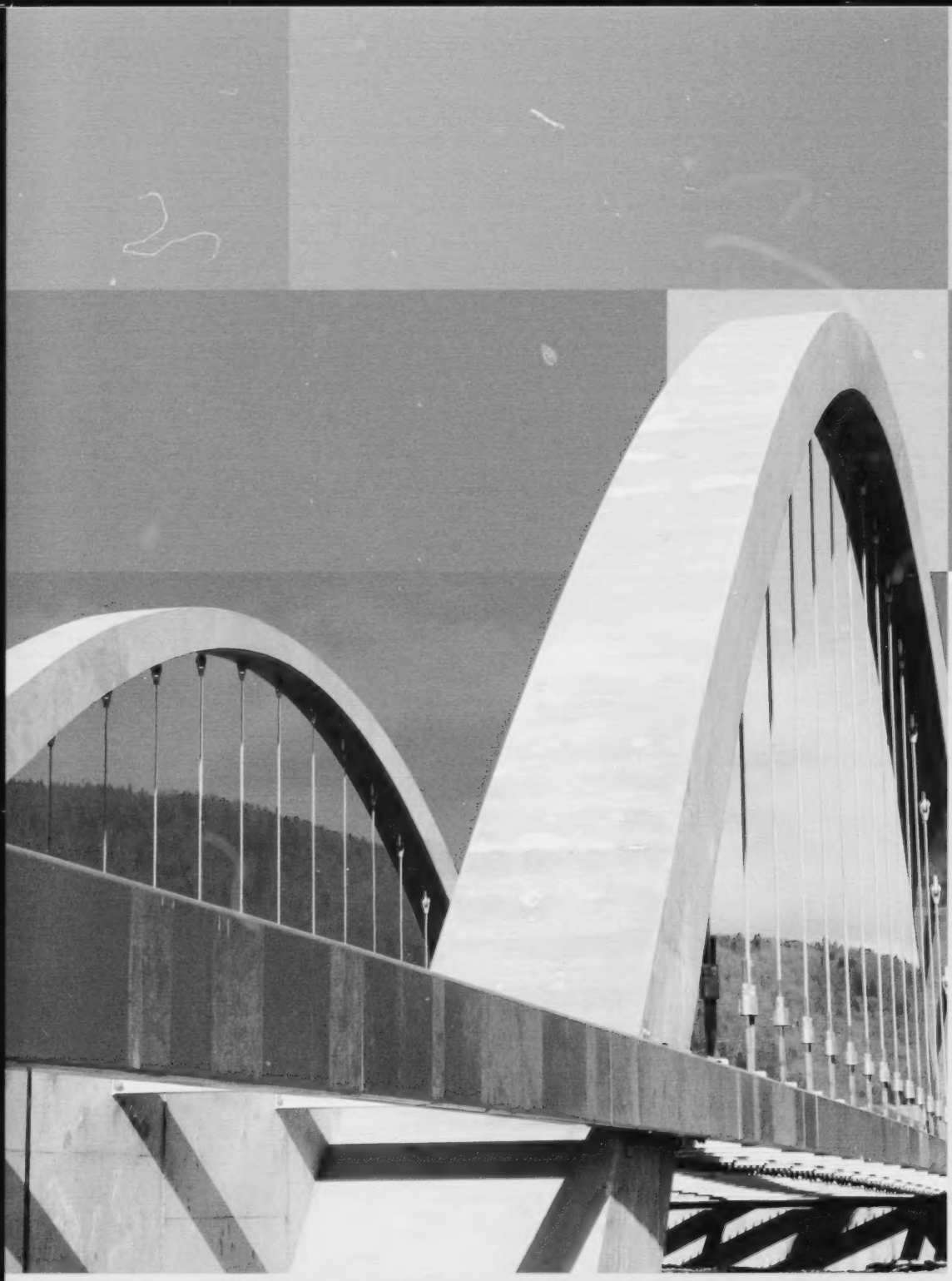
En effet, l'étalement urbain et la dépendance croissante à l'automobile ont, entre autres, mené à une augmentation des distances parcourues et à de sérieux problèmes de congestion dans la plupart des grands centres urbains nord-américains. C'est le cas pour Montréal, Québec et Gatineau, où on évalue que le temps moyen de déplacement en période de pointe du matin est, dans l'ordre, plus élevé de 83 %, 46 % et 35 % qu'en période sans congestion[10]. Dans la région de Montréal, les coûts de la congestion auraient donc triplé, passant de 500 millions à 1,4 milliard de dollars entre 1993 et 2003[11].

Malgré une congestion croissante et les récentes bonifications des services de transport collectif, l'automobile représente 7 déplacements sur 10 dans ces régions. Pour les collectivités rurales, où les enjeux de mobilité sont fort différents, l'automobile est plus prédominante, à défaut d'autres options pouvant répondre aux divers besoins.

La forte dépendance au pétrole[12] des transports ainsi que les hausses du prix des carburants plombent notre balance commerciale[13] et la compétitivité de nos entreprises, en plus d'accroître les émissions de gaz à effet de serre[14], qui contribuent aux changements climatiques, et la pollution atmosphérique[15], qui nuit à la santé publique.

Les objectifs ambitieux du Québec en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'indépendance énergétique exigent des mesures sérieuses afin d'inverser les tendances observées en transport. Pour le Québec, l'électrification des transports, un développement orienté sur une utilisation accrue du transport collectif et alternatif ainsi qu'une amélioration de l'efficacité et de la complémentarité des modes de transport, y inclus pour les marchandises, représentent des possibilités de progrès économique, social et environnemental importants.

10 Selon les estimations du Ministère, dont celles de l'étude publiée en 2009 sur l'évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal.
11 *Idem*.
12 Le Québec importe la totalité du pétrole qu'il consomme, dont plus de 70 % était destiné au transport en 2009.
13 En 2012, ce sont plus de 13 milliards de dollars qui ont été investis à l'extérieur du Québec principalement pour combler les besoins en pétrole des transports.
14 Le transport est le principal secteur d'émissions de gaz à effet de serre au Québec, avec 42,5 % du total en 2010. Les émissions en transport ont augmenté de 27,9 % depuis 1990, alors qu'elles ont diminué dans la plupart des autres secteurs.
15 Selon l'Association médicale canadienne, les coûts des problèmes de santé liés à la pollution de l'air en ville, principalement causée par les transports, étaient évalués à plus de 2 milliards de dollars au Québec en 2008.



ENJEUX ET ORIENTATIONS

ENJEUX ET ORIENTATIONS

ENJEU 1

La mobilité durable des personnes et des marchandises

Le Québec dispose de systèmes de transport étendus et diversifiés qui assurent les déplacements d'un nombre important de personnes et de marchandises. Ces réseaux sont un élément fondamental du patrimoine collectif[16] et un atout essentiel pour l'économie et la société québécoises.

D'une part, leur diversité et leur intégration soutiennent l'efficacité des déplacements, notamment en milieu urbain. D'autre part, ces réseaux rendent possible l'accès à l'ensemble des lieux et du territoire du Québec, ce qui permet le développement économique et social de toutes ses régions.

La plupart des infrastructures de transport ont été construites entre 1950 et la fin des années 1970, alors que le Québec connaissait un essor important. Ces actifs majeurs ont donc subi l'effet du vieillissement, en plus d'être soumis à une sollicitation supérieure à celle qui existait au moment où ils ont été construits.

Par ailleurs, l'évolution de la démographie, de l'aménagement du territoire, de l'économie, des échanges commerciaux, des technologies ainsi que des questions environnementales auront des répercussions importantes sur les besoins en transport dans les prochaines années et vice-versa. À cet égard, alors que bon nombre de déplacements s'effectuent à l'échelle régionale, notons que les responsabilités en matière d'aménagement du territoire, de planification, d'organisation et de financement des transports sont réparties entre plusieurs autorités et intervenants distincts.

Les orientations gouvernementales et le contexte budgétaire nécessiteront l'adoption de nouvelles mesures pour faire mieux avec moins. Assurer la mobilité durable sur tout le territoire doit aussi permettre de tendre vers une plus grande indépendance énergétique tout en réduisant la pollution et les émissions de gaz à effet de serre.

Bref, des défis de taille se posent maintenant pour assurer la modernisation des infrastructures ainsi que pour veiller à leur développement intégré et à leur utilisation optimale afin de les adapter aux besoins de l'ensemble des usagers dans une perspective durable.

16. Les réseaux de transport du Québec représentent un actif d'une valeur colossale, estimée à plusieurs dizaines de milliards de dollars.

LES INFRASTRUCTURES
et les équipements de transport au Québec

C'est un **réseau routier** d'environ 285 000 km, dont près de 30 600 km et 9 578 structures[17] (ponts d'étagement, ponts sur cours d'eau, tunnels, murs de soutènement) sont sous la responsabilité du Ministère. Les municipalités gèrent 103 000 km de routes, rues et chemins locaux. On compte aussi environ 147 000 km de chemins d'accès au territoire.

C'est un **réseau de transport collectif** qui s'appuie sur près de 4 600 autobus et plus de 8 300 taxis, sur un réseau de trains de banlieue de 204 km et de 51 gares qui comptent 273 voitures et locomotives en service ainsi que sur un métro qui compte 71 km de voies, 68 stations et 759 voitures. L'accessibilité et l'efficacité de ce réseau sont aussi soutenues par quelque 36 000 places de stationnement incitatif ainsi que plus de 240 km de voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus.

C'est un **réseau ferroviaire** de près de 6 600 km, dont 1 947 km de chemins de fer d'intérêt local, un **réseau maritime** composé de 54 terminaux de traversiers, de 20 ports commerciaux et de 27 quais de desserte des communautés éloignées, ainsi qu'un **réseau aérien** qui comprend 147 aéroports publics et privés, dont 27 aéroports et 7 héliports sous la responsabilité du Ministère.

C'est aussi un **réseau cyclable** de plus de 9 250 km qui a presque doublé en une dizaine d'années. Plus de 4 900 km de ce réseau font partie de la Route verte

17. Ces structures comprennent quelque 4 300 ponts situés sur le réseau municipal qui sont sous la gestion du Ministère depuis 2008.

ORIENTATION 1

Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés

Le Ministère compte poursuivre son soutien à la modernisation et à l'intégration des systèmes de transport en plus d'assurer leur utilisation efficace et optimale dans une optique de développement durable ainsi que d'occupation et de vitalité du territoire[18].

Pour ce faire, la planification et la gestion intégrée des systèmes de transport devront répondre de façon fiable et souple à l'évolution des besoins prioritaires des utilisateurs de chaque région du Québec, et ce, dans le respect des sources de financement disponibles et des capacités de support de l'environnement. Ainsi, l'utilisation accrue des transports collectif et alternatif, le maintien de l'état optimal et sécuritaire des actifs routiers, le soutien à la complémentarité et à l'efficacité des modes de transport des marchandises ou encore à l'accessibilité et à la vitalité des régions ainsi que l'offre de renseignements facilitant les déplacements partout au Québec constituent des incontournables. Par ailleurs, le soutien à l'électrification des transports, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation aux impacts des changements climatiques en transport constituent aussi des priorités gouvernementales.

18. Les actions du Ministère dans le cadre de la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires, 2011-2016, sont signalées partout dans le document par le visuel OVT. La liste détaillée de ces actions peut être consultée à l'annexe 2.

AXE 1

Planification et gestion intégrées des transports

Afin de soutenir des systèmes de transport dignes d'une vision du XXIe siècle, le Ministère entend d'abord contribuer aux travaux du gouvernement pour :

- soutenir un financement efficient et suffisant afin d'assurer la pérennité de systèmes de transport efficaces, diversifiés, intégrés et sécuritaires, notamment dans le cadre de la Politique de financement des services publics ;
- garder le cap sur la réalisation du niveau maximal d'investissements déterminé par le gouvernement en fonction des priorités en transport établies selon le Plan québécois des infrastructures 2013-2023[19] ;
- établir une planification intégrée et multimodale qui tient compte des besoins en déplacement des personnes et des marchandises dans chaque région en s'appuyant sur une concertation efficace des intervenants en mobilité durable.

Le Plan québécois des infrastructures 2013-2023 prévoit des investissements de près de 7,3 milliards de dollars dans les infrastructures de transport du Québec pour la période 2013-2015. Que ce soit pour le réseau routier, le transport collectif ou dans les transports maritime, ferroviaire et aérien, l'analyse fine qui a été réalisée pour l'ensemble des projets a permis de bien déterminer les priorités, de choisir les projets stratégiques à réaliser et d'établir une planification réaliste des travaux. Une préoccupation particulière du Ministère est de mener à terme tous les projets annoncés, dans le respect des délais et des budgets.

INVESTISSEMENTS ANNUELS PAR CATÉGORIE (MILLIONS DE DOLLARS)*

	ÉTAT 2012-2013	CIBLE 2013-2014	CIBLE 2014-2015
Réseau routier	2 900,6	2 528,7	2 678,4
Transport collectif	517,7	838,4	793,7
Transports maritime, ferroviaire et aérien	97,0	151,1	275,3
TOTAL – TRANSPORT	3 515,3	3 518,2	3 747,4

* Investissements réalisés et subventionnés par le Ministère, excluant la contribution des partenaires. Les investissements directs de l'Agence métropolitaine de transport, non subventionnés par le Ministère, ainsi que les investissements de la Société de financement des infrastructures locales et de la Société des traversiers du Québec sont exclus.

19. Les objectifs poursuivis par ce plan décennal sont de mieux établir les priorités parmi les projets, de permettre un meilleur contrôle de leurs coûts et de maintenir le parc d'actifs dans un état optimal et sécuritaire.

GVT La contribution du Ministère à une action concertée à l'échelle métropolitaine et régionale ainsi qu'aux portes d'entrée et grands corridors de transport concerne aussi sa participation :

- aux discussions et aux travaux qui l'interpellent dans le cadre de la Table Québec-Montréal métropolitain pour l'aménagement et le développement, de la Table Québec-Québec métropolitain pour l'aménagement et le développement, de la Table gouvernementale aux affaires territoriales, de la Table Québec-régions, de la Table Québec-municipalités et de chaque conférence administrative régionale ;
- au comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire de la région métropolitaine ;
- au comité interministériel voué à l'élaboration d'une stratégie de développement économique du corridor de l'autoroute 30 ;
- au partenariat Mobilité Montréal, qui réunit tous les acteurs concernés pour faciliter la mobilité des usagers de la grande région métropolitaine, compte tenu du nombre de chantiers routiers en cours sur les réseaux municipaux, provinciaux et fédéraux ;
- par l'élaboration et la mise en œuvre des plans territoriaux de mobilité durable et du Plan métropolitain de mobilité durable ;
- au lancement des projets sous la compétence du Ministère qui répondent aux défis majeurs soulevés par les études liées à la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec, dont l'amélioration de l'offre de transport collectif à Montréal[20] ;
- par le soutien des initiatives des partenaires issues des tables et forums de concertation du Ministère, dont : le Comité de suivi sur le transport aérien, le Forum de concertation sur le transport maritime, le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général, la Table québécoise de la sécurité routière, la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi, la Table permanente sur le transport collectif en milieu rural et les tables de concertation sur les véhicules hors route.

DES PROJETS MAJEURS
en cours de réalisation[21]

Réseau routier

- Les travaux majeurs dans trois échangeurs stratégiques à Montréal, soit l'échangeur Décarie, l'échangeur Dorval et l'échangeur Turcot.
- Le prolongement de l'autoroute 20 de la fin de l'autoroute existante à Notre-Dame-des-Neiges.
- Le réaménagement de la route 185 entre Témiscouata-sur-le-Lac et la frontière du Nouveau-Brunswick.
- Le doublement et le prolongement de l'autoroute 73 de Sainte-Marie-de-Beauce à Saint-Georges.
- La construction de la nouvelle route 112 entre Saint-Joseph-de-Coleraine et Thetford Mines.
- Le prolongement de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Sébastien.
- Le contournement sud de Sherbrooke par le prolongement de l'autoroute 410 - volet 1.
- Le prolongement de l'autoroute 5 entre Chelsea et La Pêche.
- La construction d'une voie de contournement sur la route 117, à Rouyn-Noranda.

Transport collectif

- Le remplacement des voitures de métro de Montréal et la mise en place du train de l'Est.
- La rénovation des équipements fixes et la réfection majeure des infrastructures du métro de Montréal, dont celles des stations Berri-UQAM et McGill.

20. À cet égard, notons que le parachèvement de l'autoroute 30, qui a été complété en décembre 2012 afin d'atténuer la congestion sur le réseau routier de la métropole, est un projet majeur répondant aux défis de la Porte continentale.

21. Projets majeurs réalisés ou subventionnés par le Ministère uniquement.

CONSTATS

HABITUDES DE DÉPLACEMENT ET TENDANCES SOCIODÉMOGRAPHIQUES

Dans les dernières décennies, la périurbanisation, la croissance de la population et l'amélioration du niveau de vie ont favorisé un recours accru au voiturage en solo tout en augmentant les distances à parcourir et la congestion urbaine, rendant du même coup l'extension des réseaux de transport collectif plus difficile et plus coûteuse.

Sous l'impulsion de la Politique québécoise du transport collectif, publiée en 2006, l'offre de services en transport collectif en milieu urbain a bondi de 24,5 % entre 2006 et 2011, alors que l'achalandage a augmenté de 11,5 %. La politique a donc atteint ses objectifs respectifs de hausse de l'offre de 16 % et de l'achalandage de 8 % prévus sur 5 ans[22].

Or, malgré de récents renversements de tendances pour les régions de Montréal et de Québec, la part modale du transport collectif et actif diminue depuis 1970. Ainsi, l'automobile représente aujourd'hui près de 7 déplacements sur 10 dans ces régions, et encore plus ailleurs au Québec[23].

Par ailleurs, dans les principaux centres urbains du Québec, environ 75 % des automobiles en circulation ne transportent qu'une seule personne. Ainsi, dans les régions de Montréal, de la Capitale-Nationale, de Trois-Rivières et de Sherbrooke, le taux moyen d'occupation des véhicules est d'environ 1,25 personne[24].

Selon les perspectives démographiques de l'Institut de la statistique du Québec, publiées en 2009, la population québécoise devrait atteindre 8,8 millions de personnes en 2031, soit 750 000 de plus qu'en 2012. La grande région de Montréal compterait alors 4,3 millions d'habitants, soit une hausse de près de 530 000 personnes. De son côté, la population de Québec atteindrait 819 000 personnes. Ainsi, la croissance attendue de la population devrait se traduire par une hausse de l'achalandage là où les systèmes et les infrastructures de transport sont déjà fortement sollicités[25]. De telles augmentations pourraient causer une détérioration importante des conditions de la circulation si aucune mesure sérieuse n'est prise. Par ailleurs, les effets du vieillissement de la population, qui vont s'accélérer au cours des prochaines années, sont susceptibles de modifier les besoins et les habitudes de déplacement.

22. Le transport collectif interurbain, pour sa part, doit composer avec une baisse d'achalandage depuis 10 ans. Celle-ci serait de 15 %, voire de 40 % pour les parcours plus régionaux, selon des données de l'industrie.

23. Selon les données d'enquêtes origine-destination dont dispose le Ministère.

24. *Idem.*

25. Si les tendances actuelles se maintiennent, on observerait, en 2031, une hausse de la circulation de 16 % dans la région de Montréal et de 21 % dans la région de Québec, selon les estimations du Ministère réalisées en 2012.

OBJECTIF 1.1

Accroître l'utilisation des transports collectif et alternatif

INDICATEUR 1 ACHALANDAGE (MILLIONS DE DÉPLACEMENTS)	ÉTAT 2012-2013	CIBLE 2013-2014	CIBLE 2014-2015
Transport collectif	596,2 (2012) préliminaire	À préciser avec la Stratégie nationale de mobilité durable	
Transport adapté	7,8 (2011)		

Pour le transport des personnes, des modes de transport collectif et alternatif (covoiturage, autopartage, vélo et marche, etc.) au voiturage en solo deviennent essentiels, notamment pour diminuer la congestion en milieu urbanisé, pour améliorer la sécurité routière et la santé publique ainsi que pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ces modes de transport offrent en plus des solutions abordables et efficaces, qui facilitent l'accès aux lieux d'emploi, de services et de loisir tout en favorisant de saines habitudes de vie.

GVT La Stratégie nationale de mobilité durable doit être mise en œuvre à compter de 2014. La nouvelle stratégie vise notamment à bonifier l'offre de services de transport collectif sur l'ensemble du territoire québécois en plaçant l'usager au cœur des actions qui devront être entreprises d'ici 2020.

Cette stratégie prévoit une approche intégrée du transport des personnes et de l'aménagement du territoire, qui doit orienter le développement du transport collectif et du transport adapté, dans toutes les régions et pour toutes les clientèles, en plus de soutenir l'électrification du réseau. Le Ministère contribuera ainsi à réduire la congestion routière, la consommation des énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre qui y sont associées grâce à des transports plus verts et à une mobilité des personnes répondant davantage aux principes du développement durable.

Le Ministère vise à accroître l'utilisation des transports collectif, alternatif et actif. Pour ce faire, il entend notamment soutenir :

- → les investissements qui sont nécessaires afin de poursuivre la modernisation et le développement des infrastructures et des équipements de transport collectif, là où les besoins sont prioritaires et de façon cohérente, tout en privilégiant des véhicules plus écoénergétiques ;
- → le transport adapté et l'accessibilité accrue des transports collectifs aux personnes handicapées et à mobilité réduite ;
- → la mise en place de voies réservées et de mesures préférentielles pour autobus, en particulier dans la région métropolitaine, et ce, tant sur le réseau routier supérieur que sur le réseau municipal ;
- → l'augmentation du nombre de places de stationnement incitatif pour le transport collectif, notamment aux abords des gares de train de banlieue et des terminus d'autobus dans la région métropolitaine ;
- → les initiatives visant à développer le covoiturage et l'autopartage[26] ;
- → l'étude et la mise de l'avant de stratégies de gestion de la demande qui doivent également contribuer à réduire la congestion routière.

26. Le covoiturage est une manière simple et économique de réduire l'utilisation de l'automobile, tant en ville que dans les zones où le transport collectif ne permet pas de répondre aux besoins de la population.

INDICATEUR 2 ÂGE MOYEN (ANS)	ÉTAT 2012-2013	CIBLE 2014-2015
Autobus	6,4	≤ 8
Voitures de métro	40,4	≤ 40
Train de banlieue	16,6	≤ 14*

INDICATEUR 3 INITIATIVES INCITANT AU TRANSPORT COLLECTIF		
Voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus (km)	240 préliminaire	390
Places de stationnement incitatif (nombre)	36 300 préliminaire	42 500

* L'atteinte de cette cible est conditionnelle à la mise en service de 24 nouvelles voitures attendues en 2014 et à ce que l'Agence métropolitaine de transport complète le processus de vente de 75 véhicules hors d'usage.

TRANSPORT COLLECTIF, des bénéfices

Pour l'individu et la société

- → Un coût de déplacement par kilomètre jusqu'à près de 3 fois moins élevé qu'en automobile[27].
- → Un accès équitable à la mobilité, qui favorise la participation sociale[28], notamment pour ceux qui n'ont pas de voiture.
- → Une optimisation des temps de déplacement[29].
- → Une amélioration de la qualité de vie et de la santé publique[30].

Pour l'environnement

- → Une réduction de la pollution atmosphérique qui contribue à la formation de smog[31].
- → Une réduction des phénomènes d'îlots de chaleur, des impacts hydrologiques et sur le milieu naturel qui sont liés au développement du réseau routier[32].
- → Une réduction des émissions de gaz à effet de serre[33], associées aux changements climatiques.

Pour l'économie

- → Une réduction des coûts économiques liés à la congestion, dont la valeur était estimée entre 833 millions et 1 423 millions de dollars pour la grande région de Montréal en 2003[34].
- → Une réduction de l'espace urbain, rare et de grande valeur, qui est consacré à l'automobile[35].
- → Des retombées, par dollar investi, près de trois fois supérieures à celles du transport automobile, tant en matière d'emplois que de valeur ajoutée[36].

27. Selon une étude de 2010 de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, cette économie concerne les ménages qui ne possèdent pas de voiture.
28. Dans les centres urbains, les personnes âgées, handicapées et à faibles revenus ainsi que les adolescents sont plus nombreux à dépendre du transport collectif comme principal mode de déplacement. Le transport collectif permet ainsi d'accroître la participation de ces groupes de la population à la vie économique, sociale et culturelle de leur communauté.
29. Le temps d'un trajet en transport collectif, il est entre autres possible de travailler ou de relaxer, que ce soit avec l'aide d'un livre ou d'un appareil électronique mobile, etc.
30. D'un point de vue de santé publique, les bénéfices sont multiples. Le transport collectif favorise l'activité physique quotidienne, il réduit le stress associé à la congestion ainsi que le nombre de décès et les maladies chroniques associés à la pollution atmosphérique. En outre, il contribue à l'amélioration du bilan routier tout en réduisant le taux de mortalité par passager-kilomètre.
31. Selon une étude de 2011 du Conseil régional de l'environnement de Montréal, les utilisateurs du transport individuel motorisé émettent 64 fois plus de monoxyde de carbone, à l'origine du smog, et 2,6 fois plus de gaz à effet de serre par kilomètre parcouru que ceux du transport collectif.
32. Voir entre autres l'étude de 2012 du Victoria Transport Policy Institute.
33. *Idem* à la note 31.
34. Selon l'étude de 2005, réalisée pour le Ministère, portant sur l'évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal. Les coûts sanitaires et environnementaux ne sont pas considérés.
35. *Idem* à la note 32.
36. Selon une étude de 2010 de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain.

CONSTATS

ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER

Les usagers de la route profitent des investissements qui permettent d'assurer le bon état des chaussées et des structures, améliorant ainsi la sécurité et la qualité de vie des citoyens ainsi que l'efficacité des services de transport des personnes et des marchandises qui utilisent quotidiennement ces infrastructures.

OBJECTIF 1.2

Maintenir le réseau routier en bon état

Le maintien en bon état des chaussées et des structures représente 65 % des 22,4 milliards de dollars qui seront investis sur le réseau routier dans le cadre du Plan québécois des infrastructures 2013-2023. La nouvelle approche, qui consiste à établir des priorités parmi les projets, vise à assurer le maintien de l'état optimal et sécuritaire du parc d'actifs tout en permettant un meilleur contrôle des coûts. Le Ministère peut ainsi assurer le renouvellement et le maintien des infrastructures en place dans le respect non seulement de la capacité collective des contribuables de payer, mais aussi de celle de l'industrie à réaliser l'ensemble des travaux que commandent les investissements. À titre indicatif, pour la période 2013-2015, les 5,6 milliards d'investissements prévus[37] sur le réseau routier représentent des interventions sur 2 325 km de chaussées et 1 349 structures, dont 348 ponts situés sur le réseau municipal.

OVT En outre, depuis le transfert de la gestion du réseau routier local aux municipalités, en 1993, le Ministère accorde une aide technique et financière au milieu local pour l'entretien et l'amélioration du réseau routier, notamment par la mise en œuvre de trois programmes. Le Ministère a également mis en place certains programmes d'aide à l'entretien des routes d'accès aux localités isolées. Il entend procéder à la révision des programmes d'aide à la voirie locale et il considère la possibilité de la mise en place d'un plan de redressement du réseau routier local.

ATTÉNUER LA CONGESTION, dans un contexte de grands travaux

Le Ministère et ses partenaires unissent leurs efforts afin de réduire les incidences des travaux routiers sur la qualité de vie des usagers de la route, dans l'ensemble du Québec. Entre autres, il participe activement au Comité sur la mobilité des personnes et des biens dans la région métropolitaine et met sur pied diverses mesures d'atténuation de la congestion, dont :

- la planification des travaux la nuit ou lors de périodes moins achalandées ;
- une coordination accrue des travaux sur le réseau supérieur et les réseaux municipaux ;
- une bonification des services en transport collectif ;
- une communication accrue avec les usagers de la route, notamment grâce au service Québec 511 Info Transports, accessible partout au Québec, et à une section Web Mobilité Montréal

37. Y compris les contributions des partenaires.

INDICATEUR 4 PROPORTION DE CHAUSSÉES DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR EN BON ÉTAT*(%)	ÉTAT 2012-2013	CIBLE 2013-2014	CIBLE 2014-2015
Ensemble du réseau supérieur	78,4	78,4	78,4
Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE)**	88,2	88,2	88,2
Hors RSSCE	74,5	74,5	74,5
INDICATEUR 5 PROPORTION DES STRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR EN BON ÉTAT***(%)	69,9	69,9	69,9
INDICATEUR 6 PROPORTION DES PONTS DU RÉSEAU MUNICIPAL EN BON ÉTAT***(%)	49,7	49,7	49,7

* Selon l'indice de rugosité international, portant sur le confort de roulement.

** Le volet routier du RSSCE est un sous-ensemble du réseau routier supérieur, totalisant 7 867 km et 1 905 structures qui soutiennent notamment le commerce effectué avec le reste du Canada et les États-Unis. Ce réseau dessert près de 90 % de la population et des emplois du Québec.

*** Une structure en bon état ne nécessite aucune intervention avant cinq ans.

CONSTATS

TRANSPORT DES MARCHANDISES

L'efficacité des déplacements liés aux échanges commerciaux entre le Québec et ses partenaires repose sur la qualité des infrastructures multimodales et routières du Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur. Il en va de même pour le commerce intraprovincial du Québec.

Des modes de transport variés et efficaces permettent aux expéditeurs de desservir des marchés toujours plus éloignés en fonction des avantages propres à chaque mode de transport et des créneaux qu'ils occupent tout en contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

OBJECTIF 1.3

Soutenir la complémentarité et l'efficacité des modes de transport des marchandises

Le Ministère entend soutenir le développement des transports ferroviaire et maritime, en complémentarité du transport routier, afin de favoriser leur utilisation optimale.

OVT Le maintien de l'intégrité des infrastructures maritimes et ferroviaires, le développement de centres multimodaux performants, l'harmonisation des normes par des ententes avec les administrations voisines de même que l'utilisation des systèmes de transport intelligents sont essentiels pour optimiser les déplacements et ainsi assurer, de façon sécuritaire, durable et à un coût compétitif, le transport des marchandises entre les diverses régions du Québec et vers les marchés extérieurs.

En mai 2013, un cadre de collaboration a été annoncé entre la Ville de Montréal et le Ministère afin d'améliorer les accès routiers au port de Montréal par le prolongement du boulevard de l'Assomption et de l'avenue Souligny. Des études seront aussi réalisées en vue de l'ajout d'une entrée et d'une sortie reliant plus directement la rue Notre-Dame et le port de Montréal à l'autoroute 25 et au réseau routier supérieur. Par ces deux projets majeurs, le Ministère entend consolider un important pôle de transport intermodal qui favorise les échanges entre les transports maritime, ferroviaire et routier. Ces projets permettront également de concentrer les déplacements de camions dans un secteur à caractère industriel, diminuant d'autant le transit de camions sur la rue Notre-Dame. En plus d'améliorer l'efficacité du transport des marchandises, ce projet réduira la pollution, le bruit et les risques d'accidents dans les quartiers résidentiels adjacents.

INDICATEUR 7 VALEUR DES SUBVENTIONS ENGAGÉES POUR LES PROJETS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES (M$)	ÉTAT 2012-2013	CIBLE 2014-2015
Ferroviaire	34,6	Valeurs à préciser en fonction des crédits accordés aux programmes concernés
Maritime	14,7	
Routier	6,1	

Des investissements viendront aussi améliorer la complémentarité et l'efficacité des différents modes de transport des marchandises, que ce soit par le développement du transport intermodal[38], par des mesures d'efficacité énergétique ou d'amélioration des procédés et des pratiques logistiques[39], par la conversion vers des sources d'énergie moins émettrices de gaz à effet de serre ou encore par la modernisation des équipements. Pour le secteur du camionnage et de la livraison, par exemple, il peut s'agir d'installer des équipements améliorant l'aérodynamisme des véhicules, d'acquérir des véhicules à propulsion hybride ou électrique ou encore d'effectuer une conversion vers des énergies moins émettrices de gaz à effet de serre, comme le gaz naturel ou le biométhane. En plus d'être bénéfiques pour l'environnement et de réduire notre dépendance au pétrole, ces investissements dans l'amélioration de l'efficacité énergétique permettront de réduire les coûts d'exploitation de chaque mode de transport.

MONTRÉAL,
plaque tournante des échanges commerciaux du Québec

Une grande part des échanges entre les principaux partenaires économiques du Québec se concentre dans trois corridors majeurs :

- → la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec;
- → le corridor Montréal–New York;
- → le corridor Québec–Nouvelle-Angleterre.

Montréal comporte un secteur manufacturier bien établi qui profite d'un imposant réseau routier, d'une vaste desserte ferroviaire composée notamment des deux chemins de fer nationaux et de leurs terminaux intermodaux, du port de Montréal, soit l'une des plus grandes installations intermodales du Canada, et de deux aéroports internationaux. Ceux-ci ont la capacité d'accueillir la croissance du fret aérien international et des régions éloignées du Québec.

Le port de Montréal est situé en plein cœur de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, soit un réseau de voies navigables intérieures de 3 700 km qui offre aux expéditeurs un accès essentiel aux principaux marchés nord-américains et d'outre-mer.

38. D'ailleurs, avec l'appui du Ministère et d'Investissement Québec, les travaux de construction d'un terminal intermodal à Salaberry-de-Valleyfield ont commencé officiellement en juin 2013 pour une mise en service en 2015. Ce projet permettra l'accès à 12 nouveaux marchés intermodaux pour les exportateurs québécois à l'est du Mississippi.
39. En collaboration notamment avec le ministère des Ressources naturelles.

CONSTATS

LA MOBILITÉ, L'ACCESSIBILITÉ ET LA VITALITÉ DES RÉGIONS

Pour les régions, les collectivités rurales et les communautés éloignées ou isolées en particulier, les enjeux de mobilité sont souvent fort différents de ceux observés en milieu urbain. Ainsi, souvent à défaut d'autres options pouvant répondre aux divers besoins, l'automobile joue un rôle encore plus prédominant en région et en milieu rural, alors que dans certaines communautés isolées, la mobilité repose davantage sur les transports aérien et maritime ou sur l'utilisation des véhicules hors route.

D'une part, les interventions visant à préserver le bon état et la fluidité des corridors de transport donnant accès aux régions et aux municipalités, à assurer la qualité et l'efficacité du transport collectif ou à soutenir l'aménagement de pistes récréotouristiques contribuent à l'occupation et à la vitalité de l'ensemble du territoire québécois. D'autre part, le soutien à l'accessibilité des personnes et des marchandises aux régions éloignées ou isolées repose entre autres sur la pérennité des dessertes aériennes et maritimes existantes.

OBJECTIF 1.4

Contribuer à l'accessibilité et à la vitalité des régions

Pour la période 2013-2015, des investissements routiers de 5,6 milliards de dollars permettront de stimuler l'économie de l'ensemble des régions du Québec. Les projets en région représenteront d'ailleurs 60 % de ces investissements qui totaliseront 2 064 chantiers sur tout le territoire.

En matière de développement nordique, les investissements annoncés pour les prochaines années assureront notamment la construction d'infrastructures routières et la mise à niveau d'infrastructures aéroportuaires. Par exemple, parmi les principaux travaux routiers prévus pour 2013-2015 sur la Côte-Nord et dans le Nord-du-Québec, notons la poursuite du prolongement de la route 167 vers les monts Otish et divers travaux d'asphaltage et de réfection sur les routes 109, 113, 138, 385 et 389. Des travaux sont également prévus sur les routes d'accès aux communautés de Wemindji, d'Eastmain et de Waskaganish.

INDICATEUR 8 ÉTAT DES PROJETS ROUTIERS MAJEURS* EN COURS DE RÉALISATION, PAR RÉGION	CIBLE
	Mener à terme tous les projets annoncés, dans le respect des délais et des budgets

* Voir la liste de ces projets présentée en p. 21.

OVT Le Ministère est aussi propriétaire de 27 aéroports situés principalement dans les régions éloignées ou isolées du Québec. En plus d'engager des budgets d'exploitation pour les aéroports sous sa responsabilité, le Ministère entend poursuivre son soutien financier aux infrastructures aériennes et aux transporteurs aériens afin de maintenir l'accessibilité des services existants. Parmi les programmes offerts, notons :

- le Programme d'aide au transport aérien, qui vise à maintenir un réseau aéroportuaire en bon état et sécuritaire, à assurer une continuité dans les services aériens et à donner des moyens aux régions pour développer et améliorer les services aériens;
- le Programme de réduction des tarifs aériens pour les résidents des régions éloignées et isolées, qui existe maintenant depuis plus de 20 ans.

OVT Le Ministère subventionne aussi, depuis plusieurs années, les dessertes maritimes de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord ainsi que des Îles-de-la-Madeleine. Depuis août 2009, les contrats de ces dessertes sont administrés par la Société des traversiers du Québec. L'action du Ministère vise à maintenir et à améliorer un lien maritime jugé essentiel pour le transport des personnes et des marchandises entre ces régions, y compris l'île d'Anticosti, et le reste du Québec.

OVT L'aménagement de pistes récréotouristiques, que ce soit pour les vélos ou pour les véhicules hors route, doit également contribuer à la vitalité des régions. Une fois complétée, la Route verte représentera un tracé de près de 5 350 km, soit le plus grand itinéraire cyclable en Amérique du Nord. Par ailleurs, les tables de concertation régionales sur les véhicules hors route pilotées par les conférences régionales des élus ont pour mandat d'établir des réseaux de sentiers interrégionaux durables à partir des réseaux existants, de façon à assurer un lien entre les régions qui est sécuritaire et respectueux des riverains et de l'environnement.

INDICATEUR 9 DESSERTE AÉRIENNE ET MARITIME DES RÉGIONS ÉLOIGNÉES OU ISOLÉES	ÉTAT 2012-2013	CIBLE 2013-2014	CIBLE 2014-2015
Indice d'accessibilité du Nord et des régions éloignées ou isolées par liaisons aériennes régulières (2012 = 100)	100	100	100
Nombre d'escales annuelles de navires offrant un service subventionné	12	12	12
INDICATEUR 10 TAUX DE RÉALISATION DE LA ROUTE VERTE CONSOLIDÉE (%)	94	95	96
INDICATEUR 11 NOMBRE DE KILOMÈTRES DE SENTIERS DURABLES DE VÉHICULES HORS ROUTE	Tracés proposés	–	Mise en place de sentiers terminée

CONSTATS

INFORMATION ET MOBILITÉ

Grâce aux progrès technologiques continuels en matière d'information et de communication, au déploiement d'outils de surveillance du réseau routier et aux initiatives innovantes des dernières années, dont la mise en place du Québec 511 Info Transports, en 2008, et l'ajout de la section Web Mobilité Montréal, en 2011, les usagers des systèmes de transport profitent d'une meilleure connaissance des conditions de circulation et des autres options de transport disponibles. Ainsi, quel que soit le mode de transport utilisé, les systèmes de transport intelligents sont devenus de précieux outils pour planifier les déplacements, améliorer la fluidité de la circulation et assurer la sécurité des usagers.

OBJECTIF 1.5

Offrir aux citoyens de toutes les régions des renseignements qui facilitent les déplacements

Les attentes et les exigences de la population en matière de qualité, d'accessibilité et de transparence de l'information ou encore de renseignements diffusés en temps réel croissent avec le déploiement des nouvelles technologies d'information et de communication.

Soucieux de maintenir un fort niveau de satisfaction quant à l'information qu'il diffuse aux citoyens, le Ministère entend poursuivre l'amélioration de ses systèmes d'information et la mise en place de systèmes d'information en temps réel aux usagers, en collaboration avec les divers intervenants concernés.

D'abord, par les progrès qu'il compte apporter à ses outils d'information et de communication, le Ministère vise à améliorer l'aide offerte aux usagers pour planifier leurs déplacements, notamment grâce au système intégré d'information par téléphone, par téléphone intelligent et sur le Web qu'est le Québec 511 Info Transports. Les outils de pointe qui sont mis au service des usagers pourront ainsi contribuer à atténuer la congestion routière.

Ensuite, grâce à la mise à jour en continu de l'information contenue dans les sections Ponts et routes[40] et Grands chantiers[41], la population sera à même de constater les efforts consentis par le Ministère afin d'assurer la qualité de l'important patrimoine collectif que constitue le réseau routier québécois ainsi que la gestion rigoureuse qui en est faite.

Comme une meilleure connaissance des besoins de la population permet d'offrir des services mieux adaptés, le Ministère s'engage à évaluer de façon régulière le degré de satisfaction des citoyens à l'égard des services d'information aux voyageurs et des renseignements généraux offerts, puis à en faire connaître les résultats à la population.

INDICATEUR 12

TAUX DE SATISFACTION DES USAGERS %	ÉTAT 2012-2013	CIBLE ANNUELLE
Québec 511 Info Transports	94	95

DES OUTILS NOVATEURS,

du personnel formé et des équipements de pointe pour surveiller les réseaux de transport et faciliter les déplacements

- Les centres intégrés de gestion de la circulation de Montréal et de Québec assurent – jour et nuit, sept jours par semaine – la télésurveillance et le soutien aux intervenants sur le terrain.
- La surveillance du réseau autoroutier québécois et l'information diffusée en temps réel aux usagers sont soutenues par plus de 400 caméras, quelque 250 panneaux à messages variables et près de 150 stations de détection de véhicules.
- Près de 200 surveillants routiers patrouillent au Québec, tant pour porter assistance aux usagers en difficulté que pour repérer les anomalies qui surviennent sur le réseau routier.
- Le service d'information intégrée **Québec 511 Info Transports** permet une meilleure planification des déplacements des usagers.
- L'entretien hivernal des routes est optimisé grâce à un réseau de près de 250 stations météoroutières mobiles et fixes.
- En transport collectif, l'implantation de systèmes de transport intelligents facilite la vente et la perception des titres de transport, en plus de permettre la diffusion de renseignements en temps réel sur l'état des services et les itinéraires d'autobus, de métro et de train.

40. On y trouve entre autres le profil des structures pour l'ensemble du Québec ainsi que leur fiche descriptive, l'indice des conditions générales et d'accessibilité et la date de la dernière inspection.
41. Cette section permet de suivre l'évolution ainsi que l'échéancier des chantiers actifs de plus de 40 millions de dollars au Québec.

AXE 2

Électrification et changements climatiques

CONSTATS

PRIX DE L'ÉNERGIE ET TRANSPORTS

Les hausses récentes et appréhendées du prix des carburants soulèvent des préoccupations sur le plan de la compétitivité économique et de la balance commerciale du Québec, qui importe la totalité du pétrole qu'il consomme. Ainsi, en 2012, ce sont plus de 13 milliards de dollars qui ont été investis à l'extérieur du Québec, principalement pour combler les besoins des transports.

Sur le plan énergétique, le Québec est dans une situation privilégiée, compte tenu entre autres de sa grande disponibilité d'énergie propre et renouvelable, qui est en plus offerte à un prix compétitif. En ce sens, l'électrification accrue des véhicules est une occasion à saisir, tant pour réduire la dépendance énergétique et l'empreinte environnementale des transports que pour stimuler l'industrie manufacturière[42] et contribuer à l'innovation et à la compétitivité économique du Québec.

OBJECTIF 1.6

Soutenir l'électrification des transports

L'électrification des transports est un grand chantier qui implique la collaboration de plusieurs ministères, organismes publics et entreprises privées. Ainsi, la Stratégie d'électrification des transports prévoit un cadre financier de 516,1 millions de dollars sur la période 2013-2017 afin de soutenir diverses initiatives touchant à la fois le transport des personnes, individuel et collectif, et le transport des marchandises.

En matière de transport individuel, le gouvernement du Québec désire favoriser l'utilisation des véhicules électriques. Il soutient, par exemple, l'acquisition de véhicules électriques et de bornes de recharge à domicile. Il compte aussi poursuivre l'élargissement du réseau public de recharge pour véhicules électriques, notamment dans le cadre du Circuit électrique d'Hydro-Québec, auquel s'est récemment ajouté le Corridor de recharge électrique Québec-Vermont.

Pour le transport individuel, le Ministère voit, entre autres :

- → au déploiement d'infrastructures de recharge dans les parcs routiers du réseau supérieur, d'abord avec un projet pilote dans le corridor Montréal-Québec, où on prévoit implanter d'ici l'été 2014 des bornes de recharge de 240 et 400 volts dans les aires de service situées sur l'autoroute 40 et dans les villages-relais situés sur la route 138 ;
- → à autoriser temporairement l'accès des véhicules électriques à certaines voies réservées au covoiturage, qui relèvent du Ministère ;
- → à l'électrification progressive et obligatoire du parc de véhicules légers des ministères et organismes publics du Québec, par l'entremise du Centre de gestion de l'équipement roulant[43] ;
- → à la modification du Code de la sécurité routière, afin d'encadrer la circulation sécuritaire des véhicules à basse vitesse[44] sur les routes de 50 km/h et moins, dès 2014.

D'autre part, le Ministère est entre autres responsable d'établir les orientations gouvernementales afin d'accélérer l'électrification du transport collectif, dans le contexte de la Stratégie nationale de mobilité durable. Il entend aussi accentuer l'appui aux organismes de transport dans leur virage vers l'électricité. En effet, le gouvernement du Québec s'est donné comme cible de faire en sorte que 95 % de tous les déplacements sur le réseau de transport collectif recourent à l'électricité d'ici 2030. Actuellement, grâce au métro de Montréal et au train de banlieue de Deux-Montagnes, 50 % des déplacements en transport collectif utilisent l'électricité. Le choix du gouvernement d'aller de l'avant avec un système léger sur rail pour desservir le futur pont Champlain ainsi que les annonces des projets du prolongement du métro

42. Le Québec dispose d'une filière innovante en matière d'électrification des autobus, des trains et des voitures de métro, de batteries pour véhicules électriques et de plusieurs autres composantes.

43. Ainsi, d'ici 2017, on y prévoit l'introduction de 2 000 véhicules électriques. Le mandat confié au Centre de gestion de l'équipement roulant comporte également des aspects de promotion des véhicules électriques, d'accompagnement et de détermination des besoins des utilisateurs, de gestion du parc gouvernemental et de suivi de l'utilisation des véhicules.

44. Véhicules dont la vitesse maximale est comprise entre 32 km/h et 40 km/h et qui n'utilisent aucun carburant comme source d'énergie.

(ligne bleue) et de mise en circulation de trolleybus sur le boulevard Saint-Michel, à Montréal, constituent aussi des pas importants vers l'électrification accrue des transports collectifs au Québec.

Pour l'électrification des transports collectifs, le soutien du Ministère concerne notamment :

- → la réalisation, avec ses partenaires, de diverses études de faisabilité et d'implantation pour accélérer l'électrification du transport collectif ;
- → les projets pilotes et d'acquisition de modes de transport collectif électriques ;
- → l'acquisition d'autobus hybrides en attendant que les réseaux de transport collectif soient électrifiés[45] ;
- → l'achat de véhicules hybrides, hybrides rechargeables ou entièrement électriques par les propriétaires de taxi.

En matière de transport lourd, un peu plus de 26 millions de dollars[46] seront réservés au Fonds vert afin de bonifier les initiatives mises en œuvre par l'intermédiaire de trois programmes :

- → le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire ;
- → le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal ;
- → le Programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises (Éco-camionnage).

Pour le transport routier des marchandises, le Ministère compte bonifier l'aide financière pour l'acquisition de camions à propulsion hybride ou électrique, ainsi que de systèmes électriques auxiliaires permettant de réduire la consommation de carburant. Il en va de même pour les équipements maritimes, aériens et ferroviaires, et ce, aussi bien pour le transport des passagers que pour celui des marchandises. Le soutien du Ministère se manifeste également par sa volonté de contribuer aux discussions sur l'électrification potentielle de certaines emprises ferroviaires et installations portuaires.

45. Un projet pilote réalisé par les sociétés de transport de Montréal et de l'Outaouais a démontré que les autobus hybrides consomment jusqu'à 30 % moins de carburant que les autobus conventionnels, ce qui permet une réduction équivalente des émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, à la suite d'un achat regroupé effectué en 2012 par les sociétés de transport du Québec, on prévoit la livraison progressive de plus de 500 autobus hybrides à partir de 2014, et ce, sur une période de 4 ans.
46. Cette enveloppe budgétaire permettra de réaliser plusieurs projets novateurs, notamment ceux de branchement à quai pour les navires de croisière sur le Saint-Laurent, un créneau en développement.

INDICATEUR 13
NOMBRE ET NATURE DES PROJETS D'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS (DEPUIS LE 1ER NOVEMBRE 2013)

	ÉTAT 2012-2013	CIBLE 2014-2015
Taxis électriques, hybrides rechargeables et hybrides subventionnés	–	175
Véhicules électriques gouvernementaux en service	–	600
Emplacements de recharge déployés sur le corridor Montréal-Québec*	–	7
Branchement à quai des navires de croisière (projets annoncés)	–	2
Équipements subventionnés en transport routier, maritime, aérien ou ferroviaire	–	–
Grands projets de transport collectif en planification	–	–

* Dans les prochaines années, d'autres phases pourraient être déployées selon les résultats du projet pilote, en étant d'abord envisagées sur les axes des autoroutes 20, 15 et 10 et ensuite sur les axes des autoroutes 55, 50 et 73. En région, des phases de déploiement pourraient aussi être considérées via le réseau des villages-relais du Québec.

CONSTATS

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Le Québec affiche le plus faible taux d'émissions de gaz à effet de serre par habitant pour le secteur des transports de toutes les provinces et territoires canadiens, et le deuxième plus faible pour les émissions totales par habitant. Cependant, les transports demeurent le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre au Québec, avec une part de 42,5 % des émissions en 2010. C'est aussi le secteur qui a connu la plus forte hausse d'émissions depuis 1990, soit 27,9 %. Plus des trois quarts de ces émissions sont imputables au transport routier.

IMPACTS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Les changements climatiques sont susceptibles d'affecter la durée de vie utile, le bon fonctionnement et la sécurité des infrastructures de transport. Compte tenu de l'importance de ces dernières quant à la sécurité des usagers et à la mobilité des personnes et des marchandises, des mesures préventives et des interventions efficaces pour réduire les impacts des aléas naturels sont essentielles.

OBJECTIF 1.7

Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'adaptation aux impacts des changements climatiques en transport

Le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques a permis au Québec de réitérer son intention de demeurer un leader dans la lutte aux changements climatiques à l'échelle nord-américaine. Le Québec poursuit son virage vers une économie plus verte et moins dépendante en énergie, ainsi que ses efforts pour accroître sa résilience, ou sa capacité d'adaptation, à l'égard des impacts des changements climatiques. D'ailleurs, l'objectif du gouvernement est de réduire de 20 % à l'horizon 2020 les émissions de gaz à effet de serre du Québec sous leur niveau de 1990.

OVT Le Plan d'action et la Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques 2013-2020 qui l'accompagne totalisent des investissements de près de 2,9 milliards de dollars. Le gouvernement du Québec prévoit en consacrer les deux tiers aux actions qui permettront de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports, dont 1,6 milliard pour favoriser l'utilisation des transports collectif et alternatif.

Encore une fois, le secteur des transports sera donc à l'avant-plan des efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Québec. Pour améliorer le bilan de gaz à effet de serre des transports, le gouvernement prévoit continuer de miser sur le soutien aux transports collectif et alternatif, sur l'efficacité et l'innovation technologique dans tous les modes de transport, en plus de faire une place grandissante aux énergies moins émettrices de gaz à effet de serre. À cet égard, parmi les 30 priorités d'intervention ciblées dans le Plan d'action, 5 concernent la réduction des émissions de gaz à effet de serre en transport, dont 4 relèvent en grande partie du Ministère. Par ailleurs, deux priorités concernent notamment l'adaptation des infrastructures de transport aux impacts des changements climatiques.

AMÉNAGER LE TERRITOIRE

de façon durable pour améliorer le bilan de gaz à effet de serre et s'adapter aux changements climatiques

Les décisions et les interventions d'aménagement du territoire ont une incidence marquée sur les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements des personnes et des marchandises, sur la construction et l'entretien des infrastructures et sur le degré de vulnérabilité des collectivités à l'égard des changements climatiques. L'aménagement du territoire constitue donc un chantier prioritaire à la fois pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et pour s'adapter aux changements climatiques.

Dans une optique de réduction des émissions de gaz à effet de serre, planifier autrement le développement des villes signifie notamment de les densifier près des services de transport collectif, de consolider les noyaux urbains existants, de favoriser les services de proximité et la mixité des usages en plus d'assurer l'efficacité et la fluidité des corridors de déplacements périurbains. L'application de ces principes permettra de réduire les distances à parcourir entre l'habitation, les lieux de travail, les commerces et les lieux de loisir.

En milieu rural, l'accès à un service de transport collectif qui répond aux besoins de la population ou de certaines clientèles particulières constitue également un élément clé de l'occupation et de la vitalité des territoires qui contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

La planification des espaces industriels et commerciaux, ou encore la localisation des entrepôts et des centres de distribution à proximité d'infrastructures multimodales, notamment ferroviaires, portuaires et aéroportuaires, ou d'accès autoroutiers, sont également susceptibles d'influencer les choix modaux et de réduire les distances parcourues pour le transport des marchandises. Il importe donc d'assurer l'accessibilité, la qualité et la sécurité de ces infrastructures pour favoriser la continuité et l'efficience des activités intermodales, dans un contexte où la combinaison optimale des modes de transport des marchandises s'impose comme une manière d'obtenir le meilleur service au meilleur coût, tout en limitant les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances pour la population et l'environnement.

INDICATEUR 14 RÉDUCTION* D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE EN TRANSPORT (KT)	ÉTAT 2012-2013	CIBLE 2013-2014	CIBLE 2014-2015
Transports collectif et alternatif	141	Cibles à préciser dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques	
Transport intermodal	73		
Efficacité des transports maritime, ferroviaire et aérien	35		
Efficacité énergétique et utilisation de carburant de remplacement en transport routier des marchandises	86		

INDICATEUR 15 NOMBRE ET NATURE DES MESURES D'ADAPTATION AUX IMPACTS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES			
Soutien à la recherche en adaptation	1 chaire en activité	3 chaires en activité et 5 projets terminés	
Révision des critères de conception et des modes de gestion et d'entretien des infrastructures	–	Cibles à préciser dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques	

* Aux fins du présent document, le terme « réduction » réfère indistinctement aux émissions de gaz à effet de serre réduites ou évitées.

Dans le cadre de la Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques 2013-2020, le gouvernement prévoit renforcer la résilience des infrastructures aux impacts climatiques appréhendés.

Dans une perspective de gestion des risques, il faudra définir une méthodologie pour établir le diagnostic de la vulnérabilité des infrastructures de transport et évaluer l'efficacité et la résistance des ouvrages de protection : enrochements, murets, épis, brise-lames, digues sous-marines, etc. L'adaptation des infrastructures de transport existantes et l'établissement de la vie utile des nouvelles infrastructures devront tenir compte de l'augmentation de l'occurrence de phénomènes météorologiques extrêmes. De plus, les dommages accrus causés aux infrastructures nécessiteront des activités de surveillance adaptées ainsi que des interventions d'entretien et de réfection plus fréquentes et importantes. Dans un souci d'efficacité et d'efficience, des solutions d'adaptation progressive revues périodiquement en fonction de l'évolution réelle du climat seront préconisées. Afin d'éviter le renforcement répété d'une infrastructure constamment soumise aux aléas du climat, le gouvernement devra réévaluer l'emplacement de certaines infrastructures de transport.

ORIENTATION 2

Assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires

CONSTATS

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Québec a fait d'importants progrès au cours des dernières décennies dans l'amélioration de son bilan routier. Depuis 1973, le nombre de décès sur les routes a chuté de 80,3 %, passant de 2 209 à 436 en 2012, le meilleur bilan en 65 années.

La Table québécoise de la sécurité routière[47], créée en 2005, et l'Année de la sécurité routière, en 2007, ont marqué des tournants. C'est dans cette foulée qu'a vu le jour, notamment, l'utilisation des radars photo et des appareils de surveillance aux feux rouges[48], dont le projet pilote instauré en 2009 a été qualifié de succès. En mai 2011, le Québec a souligné son adhésion à la Décennie d'action pour la sécurité routière, proclamée pour la période 2011-2020 par l'Assemblée générale des Nations Unies. Par la même occasion, la Stratégie gouvernementale d'intervention durable en matière de sécurité routière a été lancée afin de positionner le Québec parmi les leaders mondiaux en sécurité routière.

LA SÉCURITÉ

au-delà du bilan routier, c'est l'engagement du Ministère au sujet

- → des **véhicules hors route**, par des campagnes de sensibilisation, l'introduction de nouvelles règles de pratique et l'aménagement de sentiers durables, etc.;
- → des **cyclistes**, par le développement de la Route verte, le soutien aux voies cyclables municipales et la prise en compte des besoins des cyclistes dans les projets routiers;
- → des **transports maritime, aérien et ferroviaire**, tant par l'application des réglementations, l'aide financière aux infrastructures, la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité des infrastructures aéroportuaires et ferroviaires sous sa responsabilité, l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau et le suivi des divers rapports d'enquête, notamment celui du Bureau de la sécurité des transports du Canada à la suite de l'accident ferroviaire de Lac-Mégantic, le 6 juillet 2013;
- → du Plan national de **sécurité civile** du Québec, par ses actions pour réduire la vulnérabilité de la communauté et restaurer des conditions normales lors d'évènements majeurs touchant les réseaux de transport.

47. Celle-ci réunit près de 50 membres, représentant notamment les usagers de la route, les milieux municipaux, policiers, universitaires et hospitaliers ainsi que les ministères et les organismes gouvernementaux.
48. RLRQ, chapitre C-24.2 : « Les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges [...] ».

AXE 1

Sécurité routière

La sécurité routière constitue un enjeu de société. Afin de poursuivre l'amélioration du bilan routier, le Ministère doit :

- → poursuivre les efforts de sensibilisation et de mobilisation des usagers ;
- → renforcer les partenariats, en particulier avec le milieu municipal, les ministères et les organismes concernés par le déploiement de la Stratégie gouvernementale d'intervention durable en matière de sécurité routière ;
- → poursuivre son soutien à la recherche et à l'innovation en sécurité routière, dont les travaux du Réseau stratégique de recherche et d'innovation en sécurité routière ;
- → responsabiliser davantage les usagers, notamment par le renforcement du Code de la sécurité routière et le déploiement de dispositifs de contrôle routier ;
- → optimiser les gains de sécurité pour les années à venir dans une période d'investissements routiers majeurs ;
- → accorder une attention particulière à la sécurité des usagers et des travailleurs aux abords des zones de travaux ;
- → assurer une exploitation adéquate des infrastructures de transport sous sa responsabilité ;
- → soutenir la mise en place d'aires de service modernisées aux abords de certaines autoroutes et la reconnaissance de villages-relais sur les routes nationales du réseau routier stratégique ou sur les routes nationales et régionales désignées routes touristiques.

AIRES DE SERVICE
et villages-relais, pour améliorer la sécurité routière

OVT Une fois achevé, le réseau des « parcs routiers » devrait offrir aux usagers de la route des sites d'arrêt sécuritaires accessibles 24 h/24 en moyenne à toutes les heures sur le réseau routier stratégique du Québec dans 33 aires de service, environ 45 villages-relais, 26 belvédères et 6 aires de stationnement pour véhicules lourds.

OBJECTIF 2.1

Contribuer à améliorer le bilan routier

En collaboration avec ses partenaires et dans la lignée de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, le Ministère vise à améliorer la moyenne triennale du bilan routier de 12 % entre les périodes 2009-2011 et 2012-2014 en ce qui a trait au nombre de décès et de blessés graves.

Pour la période 2013-2015, le Ministère prévoit des investissements de 1,8 milliard de dollars visant à améliorer la sécurité routière. Parmi les nombreux travaux à cet égard, la correction des sites à potentiel d'amélioration[49] en sécurité routière fera l'objet d'une attention particulière. Pendant les travaux routiers, le Ministère continuera d'agir sur plusieurs plans afin d'assurer la sécurité des usagers de la route et des travailleurs, et de favoriser la fluidité de la circulation.

Par ailleurs, fort de l'adhésion de la population et du bilan positif du projet pilote qui s'est amorcé en août 2009, le Ministère a confirmé l'utilisation permanente des radars photo et des appareils de surveillance aux feux rouges[50]. Il a annoncé leur déploiement progressif avec l'ajout de 36 appareils aux 15 déjà en place, dont certains qui seront utilisés en zones urbaines, dans le cadre d'un projet pilote.

Le déploiement des radars photo et des appareils de surveillance aux feux rouges se poursuivra au-delà de 2013. La sélection des endroits où seront déployés ces appareils tiendra compte notamment du risque élevé d'accidents et de la difficulté d'assurer une surveillance policière traditionnelle. Ils pourront également être utilisés dans les zones scolaires et les zones de travaux routiers.

Le Ministère consacrera encore des ressources importantes à l'exploitation du réseau routier supérieur, y compris à l'entretien courant et périodique réalisé en été, à l'entretien hivernal, ainsi qu'aux activités de surveillance du réseau et de gestion des corridors routiers.

49. Site d'un accident mortel, d'accidents graves ou d'un nombre anormalement élevé d'accidents pouvant être réduit de manière efficace par une intervention sur l'infrastructure, soit par la correction d'une courbe, d'une pente ou d'une intersection, l'installation de feux de circulation ou de glissières de sécurité, etc.

50. Les sommes perçues à la suite d'infractions constatées par ces appareils sont versées au Fonds de la sécurité routière visant à financer des mesures ou des programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route.

	ÉTAT 2012-2013**	CIBLE 2013-2014**	CIBLE 2014-2015**
INDICATEUR 16 RÉDUCTION DE LA MOYENNE TRIENNALE DES DÉCÈS ET DES BLESSÉS GRAVES PAR RAPPORT À LA MOYENNE 2009-2011* (%)			
Décès	-5	-8	-12
Blessés graves	-4	-8	-12
INDICATEUR 17 RÉDUCTION DE LA MOYENNE BIENNALE DU NOMBRE D'ACCIDENTS MORTELS ET GRAVES EN ZONES DE TRAVAUX ROUTIERS PAR RAPPORT À LA MOYENNE 2011-2012***(%)	–	-8	-12
INDICATEUR 18 NOMBRE DE SITES À POTENTIEL D'AMÉLIORATION CORRIGÉS	25	20/an en moyenne	20/an en moyenne
INDICATEUR 19 NOMBRE DE RADARS PHOTO ET D'APPAREILS DE SURVEILLANCE AUX FEUX ROUGES EN FONCTION	15	32	51
INDICATEUR 20 TAUX DE CONFORMITÉ DE LA PRÉSENCE DU MARQUAGE SUR LES ROUTES AU PRINTEMPS (%)	93	94	95
INDICATEUR 21 PROPORTION DES ENTREPRENEURS EN ENTRETIEN HIVERNAL RÉPONDANT BIEN AUX EXIGENCES (%)	94	100	100

* En moyenne, sur la période 2009 à 2011, on a dénombré 494 décès et 2 184 blessés graves sur l'ensemble des routes du Québec.

** Basé sur la moyenne triennale ou biennale calculée sur des années civiles se terminant pendant l'année financière indiquée.

*** Ce bilan comprend les accidents de véhicules routiers impliquant un usager de la route à l'approche et à l'intérieur des zones de travaux routiers de l'ensemble du Québec, ce qui ne comprend pas uniquement les chantiers du Ministère. Selon les données comparables disponibles pour 2011 et 2012, ce bilan concerne 55 accidents en moyenne par année.

Lors de l'entretien d'été, le Ministère vise à améliorer en priorité certains éléments critiques liés à la sécurité des usagers, dont la qualité du marquage sur la chaussée, qui facilite la circulation dans toutes les conditions climatiques et qui constitue un effet bénéfique indéniable sur le plan de la sécurité routière. D'autres activités continueront de faire l'objet d'une attention particulière, dont la correction de l'orniérage, la mise en forme et l'asphaltage des accotements, l'installation et le remplacement des glissières de sécurité, l'implantation de bandes rugueuses, la petite signalisation ou les mesures de réduction des collisions avec la grande faune.

L'entretien hivernal des routes du réseau supérieur est fait selon des exigences de qualité qui assurent des déplacements sécuritaires et fonctionnels. Plus de 80 % du déneigement est effectué par des tiers, principalement des entrepreneurs ou les municipalités. Les exigences prises en compte par le Ministère sont évaluées à partir de 19 critères distincts, dont les plus importants portent sur la qualité des opérations effectuées et, de ce fait, sur le service rendu à la population.

RADARS PHOTO
et appareils de surveillance aux feux rouges

Selon le **bilan du projet pilote**, l'installation de ces équipements a permis la réduction :

- → des vitesses moyennes de 13 km/h près des radars fixes et de 11 km/h près des radars mobiles ;
- → des grands excès de vitesse de 99 % aux sites de radars ;
- → des passages aux feux rouges de plus de 84 % aux intersections dotées d'appareils de contrôle ;
- → des accidents de 20 à 30 % aux endroits choisis.

ENJEU 2

La performance organisationnelle et la saine gestion des fonds publics

La confiance du public envers l'État repose entre autres sur la rigueur, l'intégrité, la transparence et l'efficience assurant la saine gestion des fonds publics. L'intégrité doit marquer l'ensemble de l'action gouvernementale et constituer un pilier de la gestion des infrastructures. Pour ce faire, des réformes dans les façons de faire seront nécessaires. L'État doit retrouver l'expertise nécessaire à l'application de règles strictes visant un processus d'attribution des contrats transparent et équitable ainsi qu'un renforcement du contrôle de la qualité et des coûts des projets. Au fil des années, ces règles devront évoluer et continuer de s'adapter en fonction de l'évolution des marchés et des entreprises. Bref, l'amélioration de la performance organisationnelle de l'État et la saine gestion des fonds publics doivent entre autres pouvoir compter sur des personnes compétentes et dévouées ainsi que sur des façons de faire ou de « faire faire » à la fois efficaces et efficientes.

ORIENTATION 3

Accroître la rigueur, l'intégrité et la transparence afin d'offrir aux citoyens des services de qualité au meilleur coût

Afin d'assurer une gestion encore plus transparente et efficiente du réseau routier, le ministre prévoit présenter à l'Assemblée nationale un projet de loi sur la création d'une agence des transports en 2013-2014.

D'ici la création éventuelle de l'agence, le Ministère poursuivra la mise en place de diverses mesures pour assurer le renforcement de l'expertise de l'État et du contrôle des coûts des projets. Ces mesures s'intégreront à celles prévues par la Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics, adoptée en décembre 2012, à celles prévues par son Plan d'action en matière de protection de l'intégrité des contrats publics, annoncé en novembre 2013, de même qu'à celles déjà en cours pour donner suite aux recommandations émises dans les rapports de l'Unité anticollusion de septembre 2011, du Vérificateur général du Québec sur la gestion de contrats présentant des situations à risque de novembre 2009 et de la Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde d'octobre 2007.

AXE 1

Expertise

OBJECTIF 3.1

Réviser la structure organisationnelle pour renforcer l'expertise de l'État et assurer une gestion transparente et efficiente du réseau routier

La création éventuelle d'une agence autonome des transports vise à accroître la rigueur, l'intégrité et la transparence des actions réalisées afin de permettre à l'État d'être toujours plus apte à offrir des services de qualité au meilleur coût possible en mettant le citoyen au cœur de sa action.

L'adoption d'un projet de loi instaurant une telle agence permettrait principalement :

- au Ministère de se concentrer sur les fonctions de planification ainsi que de conception des orientations et des grandes politiques de transport ;
- à l'agence d'assumer des fonctions opérationnelles de gestion du réseau routier, notamment celles liées à la planification des interventions relatives à l'entretien et à la conservation des actifs, pour l'atteinte d'objectifs de performance préétablis sur un horizon défini en fonction de budgets déterminés.

L'agence vise aussi à poursuivre l'optimisation des façonsde faire qui a été entreprise par le Ministère, afin de consolider et de renforcer l'expertise. Elle doit aussi permettre de constituer, au sein de l'appareil gouvernemental, une masse critique de compétences en matière de gestion des actifs routiers. L'agence devrait disposer d'une autonomie opérationnelle favorisant l'innovation, l'esprit d'initiative et la responsabilité managériale, et ce, dans le respect des objectifs du gouvernement sur les plans économique, budgétaire, social et environnemental. Elle contribuerait ainsi à assurer une concurrence accrue et la création de conditions de marché saines et équitables, tout en étant encadrée par des règles de gestion ainsi qu'un système de reddition de comptes rigoureux avec les plus hauts standards éthiques.

INDICATEUR 22
ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX SUR LA CRÉATION D'UNE AGENCE DES TRANSPORTS

CIBLE
2013-2014

Présentation du projet de loi

Dans l'éventualité où l'agence serait créée, le Ministère devra rendre compte uniquement des objectifs qui demeureront sous sa responsabilité, jusqu'à ce qu'il se soit doté d'un nouveau plan stratégique.

UNE STRUCTURE MINISTÉRIELLE RÉVISÉE qui réunit l'expertise requise pour lutter contre la collusion et la corruption

À l'été 2011, le Ministère a renforcé sa stratégie visant à détecter des conditions de marché problématiques grâce aux mandats élargis qui ont été confiés à sa nouvelle Direction des enquêtes et de l'analyse de marché. En décembre 2011, le Bureau de coordination des actions pour renforcer la lutte contre la collusion et la corruption a été créé.

Au printemps 2012, le Ministère a créé la Direction générale adjointe des projets stratégiques et un service spécialisé en structures à Montréal, considérant que le tiers des structures se trouvent sur l'île de Montréal. La proximité d'une équipe d'experts permettra d'assurer un suivi plus adéquat de l'état et du comportement des structures et une meilleure coordination des interventions requises.

OBJECTIF 3.2

Renforcer la capacité organisationnelle

Le renforcement de l'expertise est une priorité pour l'État afin de se doter du savoir-faire de pointe en matière de travaux publics, qui est nécessaire au contrôle rigoureux de la gestion des infrastructures.

Les postes seront pourvus en fonction de la disponibilité de la main-d'œuvre, pour répondre aux besoins des secteurs de vulnérabilité ciblés. Ces ressources supplémentaires seront surtout constituées d'ingénieurs et de techniciens des travaux publics, afin de permettre de hausser la proportion des travaux réalisés en régie en matière d'inspection, de conception, de surveillance et de vérification des travaux réalisés par des firmes de génie-conseil.

Amorcé en 2013, le développement de pôles d'expertise vise à offrir des services à l'ensemble des directions territoriales, notamment pour :

- → l'estimation des honoraires professionnels et des coûts des travaux ;
- → l'analyse des bordereaux de soumission et des modifications aux contrats (avenants) ;
- → l'évaluation et la gestion des risques à chaque étape de la réalisation des projets routiers ;
- → la sécurité, la circulation, la signalisation et la géométrie ;
- → la gestion des eaux pluviales.

Tout en s'assurant de maintenir la formation associée à l'expertise du personnel, le Ministère prévoit également intensifier les séances d'information, de sensibilisation et de formation à l'intention des gestionnaires et du personnel en matière d'éthique publique et de protection de l'intégrité des contrats publics. Assurer l'intégrité des contrats publics requiert que chaque employé soit en mesure de prévenir et de détecter les situations de collusion et de corruption. Le programme de formation à la protection de l'intégrité des contrats publics a été élaboré en collaboration avec le Commissaire à la lutte contre la corruption et le Secrétariat du Conseil du trésor.

INDICATEUR 23 NOMBRE D'EMPLOYÉS EMBAUCHÉS	ÉTAT 2012-2013	CIBLE 2013-2014	CIBLE 2014-2015
Cumul des équivalents temps complet ajoutés depuis le 1er avril 2012	153	366	Cible à confirmer selon les autorisations à venir du Conseil du trésor

INDICATEUR 24 FORMATIONS ASSOCIÉES			
À l'expertise (Nombre annuel de jours-personnes)	16 016	16 000	16 000
À l'éthique (Nombre de formations et de participants)	27 et 693	40 et 800	40 et 800
À la protection de l'intégrité des contrats publics (Nombre de participants)	156	2 000	1 500

INDICATEUR 25 PROPORTION DES TRAVAUX RÉALISÉS PAR DES RESSOURCES INTERNES (%)			
Surveillance des travaux routiers*	16	17	22
Préparation des projets*	41	45	50
Inspection générales des structures**	43	50	60
Inventaires liés à l'état du réseau routier***	96	97	98

* % = Valeur des projets surveillés en régie/valeur des projets totaux.

** % = m^2 de surface des structures inspectées en régie/m^2 total des structures inspectées.

*** % des inventaires (analyses de l'état du réseau routier) effectués en régie.

AXE 2

Façons de faire

CONSTATS

PRÉVENTION ET DÉTECTION DE LA COLLUSION

Grâce à l'adoption à l'unanimité par l'Assemblée nationale de la Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics, le gouvernement s'est doté de nouveaux moyens pour s'attaquer à la collusion et à la corruption. Cette approche, inspirée des meilleures pratiques, permet de s'assurer de l'intégrité des entreprises avant même qu'elles puissent soumissionner pour l'obtention de contrats publics. Par exemple, depuis janvier 2013, une autorisation de contracter est exigée pour tout nouveau contrat et sous-contrat de construction ou de services, s'ils sont d'une valeur égale ou supérieure à 40 millions de dollars. Ainsi, une entreprise qui ne satisfait pas aux exigences élevées d'intégrité, auxquelles le public et le gouvernement sont en droit de s'attendre, ne peut plus obtenir de contrats publics.

OBJECTIF 3.3

Optimiser les pratiques de gestion et renforcer le contrôle des coûts et de la qualité des travaux

Le Ministère s'est doté d'une démarche ministérielle de gestion de projets basée sur une approche reconnue à l'échelle internationale (celle du Project Management Institute) et adaptée au contexte ministériel de gestion des projets routiers. L'objectif est de faire en sorte que, d'ici avril 2016, tous les projets de plus de cinq millions de dollars[51] soient réalisés selon cette démarche.

Le Ministère, en collaboration avec le Secrétariat du Conseil du trésor, est activement engagé dans l'évaluation du rendement des fournisseurs. En mai 2013, la cote de rendement antérieur a été intégrée à l'appréciation des offres de services des firmes de génie-conseil pour des mandats de services professionnels en ingénierie des ponts et en génie routier. Le Ministère entend réaliser annuellement 100 % des évaluations de rendement des services professionnels livrés par les firmes de génie-conseil.

Pour renforcer le contrôle des coûts et de la qualité des travaux et veiller à la sécurité des utilisateurs du réseau routier, le Ministère s'assure que les prestataires de services auxquels il a attribué des contrats publics respectent leurs engagements. Un processus systématisé d'imputabilité des prestataires de services est en application. Dans les cas de non-respect des éléments prévus dans le contrat et dans ceux d'omission, d'erreur et de faute, le Ministère appliquera les mesures nécessaires pour imputer au responsable les préjudices causés et obtenir réparation.

INDICATEUR 26

PROPORTION DES PROJETS ROUTIERS DE PLUS DE 5 M$ RÉALISÉS SELON LA DÉMARCHE MINISTÉRIELLE DE GESTION DE PROJETS (%)

ÉTAT 2012-2013	CIBLE 2013-2014	CIBLE 2014-2015
–	25	60

51. Cette démarche sera appliquée aux nouveaux projets dès 2013-2014, à l'exception des projets déjà visés par la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, soit les projets dont la valeur estimative du coût en immobilisation est égale ou supérieure à 40 millions de dollars.

ANNEXE 1

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
Tableau synoptique du
Plan stratégique 2013-2015

ENJEU 1 - LA MOBILITÉ DURABLE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

ORIENTATION **1** Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés

AXE D'INTERVENTION	OBJECTIF	INDICATEUR	ÉTAT 2012-2013	CIBLE 2013-2014	CIBLE 2014-2015
AXE 1. Planification et gestion intégrées des transports	1.1	Accroître l'utilisation des transports collectif et alternatif			
		1. Achalandage (millions de déplacements)			
		• Transport collectif	596,2 (2012) prov.	Cibles à préciser avec la Stratégie nationale de mobilité durable	
		• Transport adapté	7,8 (2011)		
		2. Âge moyen (ans)			
		• Autobus	6,4	–	≤ 8
		• Voitures de métro	40,4	–	≤ 40
		• Trains de banlieue	16,6	–	≤ 14
		3. Mesures incitatives à l'utilisation du transport collectif			
		• Voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus (km)	240 prov.	–	390
		• Places de stationnement incitatif (nombre)	36 300 prov.	–	42 500
	1.2	Maintenir les infrastructures routières en bon état			
		4. Proportion de chaussées du réseau routier supérieur en bon état selon l'indice de rugosité international (%)			
		• Ensemble du réseau supérieur	78,4	78,4	78,4
		- Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE)	88,2	88,2	88,2
		- Hors RSSCE	74,5	74,5	74,5
		5. Proportion des structures du réseau routier supérieur en bon état (%)	69,9	69,9	69,9
		6. Proportion des ponts du réseau municipal en bon état (%)	49,7	49,7	49,7
	1.3	Soutenir la complémentarité et l'efficacité des modes de transport des marchandises			
		7. Valeur des subventions engagées pour les projets de transport des marchandises (M$)			
		• Ferroviaire	34,6	Valeurs à préciser en fonction des crédits accordés aux programmes concernés	
		• Maritime	14,7		
		• Routier	6,1		
	1.4	Contribuer à l'accessibilité et à la vitalité des régions			
		8. État des projets routiers majeurs en cours de réalisation, par région	–	Mener à terme tous les projets annoncés, dans le respect des délais et des budgets	
		9. Desserte aérienne et maritime des régions éloignées ou isolées			
		• Indice d'accessibilité du Nord et des régions éloignées ou isolées par liaisons aériennes régulières (2012 = 100)	100	100	100
		• Nombre d'escales annuelles de navires offrant un service subventionné	12	12	12
		10. Taux de réalisation du réseau cyclable de la Route verte consolidée (%)	94	95	96
		11. Nombre de kilomètres de sentiers durables de véhicules hors route	Tracés proposés	–	Mise en place de sentiers terminée
	1.5	Offrir aux citoyens de toutes les régions des renseignements qui facilitent les déplacements			
		12. Taux de satisfaction des usagers du Québec 511 – Info Transports (%)	94	95	95
AXE 2. Électrification et changements climatiques	1.6	Soutenir l'électrification des transports			
		13. Nombre et nature des projets d'électrification des transports			
		• Taxis électriques, hybrides rechargeables et hybrides subventionnés	–	–	175
		• Véhicules électriques gouvernementaux en service	–	–	600
		• Emplacements de recharge déployés sur le corridor Montréal-Québec*	–	–	7
		• Branchement à quai des navires de croisière (projets annoncés)	–	–	2
		• Équipements subventionnés en transport routier, maritime, aérien ou ferroviaire	–	–	–
		• Grands projets de transport collectif en planification	–	–	–
	1.7	Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'adaptation aux impacts des changements climatiques en transport			
		14. Réduction d'émissions de gaz à effet de serre en transport (kt)			
		• Transports collectif et alternatif	141	Cibles à préciser dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2020)	
		• Transport intermodal	73		
		• Efficacité des transports maritime, ferroviaire et aérien	35		
		• Efficacité énergétique et utilisation de carburant de remplacement en transport routier des marchandises	86		
		15. Nombre et nature des mesures d'adaptation aux impacts des changements climatiques			
		• Soutien à la recherche en adaptation	1 chaire en activité	–	3 chaires en activité et 5 projets terminés
		• Révision des critères de conception et des modes de gestion et d'entretien des infrastructures	–	Cibles à préciser dans le cadre du PACC 2020	

MISSION | Assurer, sur tout le territoire, la **mobilité durable** des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec.

VISION | Être un leader de la mobilité durable, dont l'expertise, la rigueur et la transparence sont **au service de la population.**

ENJEU 1 - LA MOBILITÉ DURABLE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES (SUITE)

ORIENTATION

2 Assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires

AXE D'INTERVENTION	OBJECTIF	INDICATEUR	ÉTAT 2012-2013	CIBLE 2013-2014	CIBLE 2014-2015
AXE 1. Sécurité routière	2.1	Contribuer à améliorer le bilan routier			
		16. Réduction de la moyenne triennale des décès et des blessés graves par rapport à la moyenne 2009-2011 (%)**			
		• Décès	-5	-8	-12
		• Blessés graves	-4	-8	-12
		17. Réduction de la moyenne biennale du nombre d'accidents mortels et graves en zones de travaux routiers par rapport à la moyenne 2011-2012* (%)**	–	-8	-12
		18. Nombre de sites à potentiel d'amélioration corrigés	25/an	Moyenne de 20/an	
		19. Nombre de radars photo et d'appareils de surveillance aux feux rouges en fonction	15	32	51
		20. Taux de conformité de la présence du marquage sur les routes au printemps (%)	93	94	95
		21. Proportion des entrepreneurs en entretien hivernal répondant bien aux exigences chaque année (%)	94	100	100

ENJEU 2 - LA PERFORMANCE ORGANISATIONNELLE ET LA SAINE GESTION DES FONDS PUBLICS

ORIENTATION

3 Accroître la rigueur, l'intégrité et la transparence afin d'offrir aux citoyens des services de qualité au meilleur coût

AXE D'INTERVENTION	OBJECTIF	INDICATEUR	ÉTAT 2012-2013	CIBLE 2013-2014	CIBLE 2014-2015
AXE 1. Expertise	3.1	Réviser la structure organisationnelle pour renforcer l'expertise de l'État et assurer une gestion transparente et efficiente du réseau routier			
		22. État d'avancement des travaux sur la création d'une agence des transports	Projet de loi en élaboration	Présentation du projet de loi	–
	3.2	Renforcer la capacité organisationnelle			
		23. Nombre d'employés embauchés (cumul des équivalents temps complet ajoutés depuis le 1er avril 2012)	153	366	Cible à confirmer
		24. Formations associées :			
		• À l'expertise (nombre annuel de jours-personnes)	16 016	16 000	16 000
		• À l'éthique (nombre de formations et de participants)	27 et 693	40 et 800	40 et 800
		• À la protection de l'intégrité des contrats publics (nombre de participants)	156	2 000	1 500
		25. Proportion des travaux réalisés par des ressources internes			
		• Surveillance des travaux routiers (% de la valeur des projets totaux)	16	17	22
		• Préparation des projets (% de la valeur des projets totaux)	41	45	50
		• Inspections générales des structures (% de m² total des structures inspectées)	43	50	60
		• Inventaires liés à l'état du réseau routier (% des analyses de l'état du réseau)	96	97	98
AXE 2. Façons de faire	3.3	Optimiser les pratiques de gestion et renforcer le contrôle des coûts et de la qualité des travaux			
		26. Proportion des projets routiers de plus de 5 M$ réalisés selon la démarche ministérielle de gestion de projets (%)****	–	25	60

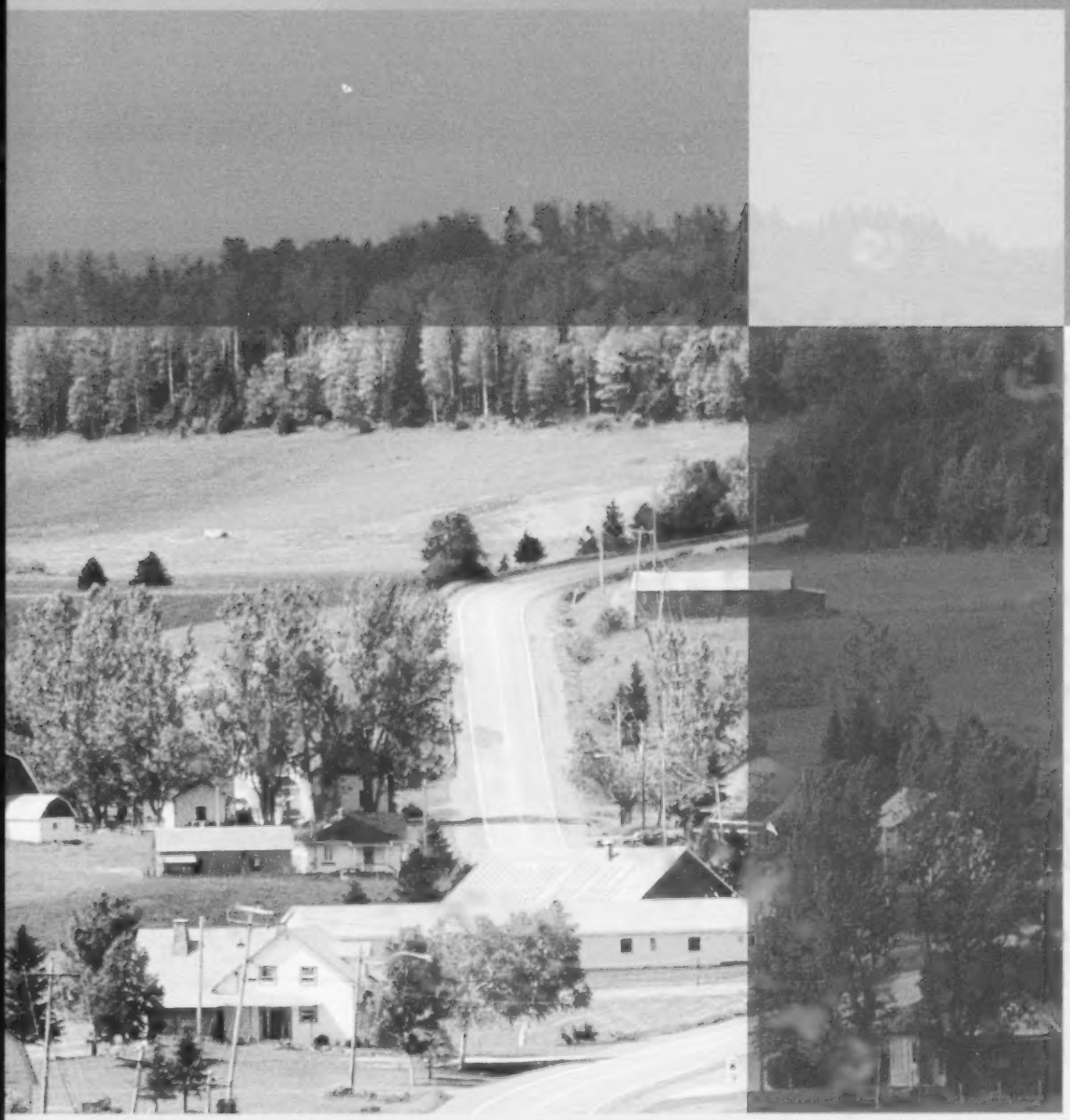
Les principes de développement durable du gouvernement du Québec ont été pris en compte dans l'élaboration du Plan stratégique du Ministère.

* Dans les prochaines années, d'autres phases pourraient être déployées selon les résultats du projet pilote, en étant d'abord envisagées sur les axes des autoroutes 20, 15 et 10 puis sur les axes des autoroutes 55, 50 et 73. En région, des phases de déploiement pourraient aussi être considérées par l'intermédiaire du réseau des villages relais du Québec.

** En moyenne, sur la période 2009 à 2011, on a dénombré 494 décès et 2 184 blessés graves sur l'ensemble des routes du Québec. L'état 2012-2013 et les cibles annuelles concernent la moyenne triennale calculée sur des années civiles se terminant pendant l'année financière indiquée.

*** Ce bilan comprend les accidents de véhicules routiers impliquant un usager de la route à l'approche et dans les zones de travaux routiers de l'ensemble du Québec, ce qui n'inclut pas uniquement les chantiers du Ministère. Selon les données comparables disponibles, la moyenne pour 2011 et 2012 était de 55 accidents par année. L'état 2012-2013 et les cibles concernent la moyenne biennale calculée sur des années civiles se terminant pendant l'année financière indiquée.

**** Cette démarche sera appliquée aux nouveaux projets dès 2013-2014, à l'exception des projets déjà visés par la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructures publiques, soit ceux dont la valeur estimative du coût en immobilisation est égale ou supérieure à 40 M$.



ANNEXE 2

Liste des actions du Ministère pour répondre aux objectifs de la Stratégie pour assurer **l'occupation et la vitalité des territoires** 2011-2016

La Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016 a établi trois objectifs en matière de mobilité durable :

Objectif 1.
Promouvoir et développer l'utilisation des modes de transport collectif, alternatif et actif pour les personnes.

Objectif 2.
Soutenir les systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés qui contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Objectif 3.
Assurer la pérennité des infrastructures routières pour les générations futures.

Par l'entremise de son Plan stratégique 2013-2015, le Ministère entend poursuivre neuf actions gouvernementales qui, pour la plupart, avaient été annoncées sous sa responsabilité pour la période 2011-2013. Le tableau qui suit présente ces neuf actions en établissant les liens avec les objectifs du Plan stratégique 2013-2015 auxquels elles se rattachent pour la reddition de comptes.

OVT	Libellé et description de l'action pour 2013-2016	Objectif stratégique	Page
1	**Participer à une action concertée à l'échelle métropolitaine, régionale ainsi que des portes d'entrée et grands corridors de transport** Afin d'établir une planification intégrée et multimodale qui tient compte des besoins en déplacement des personnes et des marchandises dans chaque région, le Ministère compte s'appuyer sur une concertation efficace des intervenants en mobilité durable, notamment dans le cadre : → des discussions et des travaux qui l'interpellent dans le cadre de la Table Québec-Montréal métropolitain pour l'aménagement et le développement, de la Table Québec-Québec métropolitain pour l'aménagement et le développement, de la Table gouvernementale aux affaires territoriales, de la Table Québec-régions, de la Table Québec-municipalités et de chaque conférence administrative régionale ; → du comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire de la région métropolitaine ; → du comité interministériel voué à l'élaboration d'une stratégie de développement économique du corridor de l'autoroute 30 ; → du partenariat Mobilité Montréal, qui réunit tous les acteurs concernés pour faciliter la mobilité des usagers de la grande région métropolitaine, compte tenu du nombre de chantiers routiers en cours sur les réseaux municipaux, provinciaux et fédéraux ; → de l'élaboration, en cours, et la mise en œuvre des plans territoriaux de mobilité durable et du Plan métropolitain de mobilité durable ; → du lancement des projets, sous sa compétence, qui répondent aux défis majeurs soulevés par les études liées à la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec, dont l'amélioration de l'offre de transport collectif à Montréal[52]. Les tables et forums de concertation du Ministère lui permettent également de soutenir les initiatives de ses partenaires, notamment à l'intérieur du Comité de suivi sur le transport aérien au Québec, du Forum de concertation sur le transport maritime, du Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général, de la table québécoise de la sécurité routière, de la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi, de la Table permanente sur le transport collectif en milieu rural et des tables de concertation sur les véhicules hors route.	–	21

52. Depuis 2008-2009, plusieurs études ont été réalisées afin de soutenir l'élaboration de la Stratégie de la Porte continentale et de son plan d'action. Ces études ont eu pour objectif d'analyser la capacité du système de transport multimodal à soutenir les échanges commerciaux actuels et futurs ainsi que son efficacité. Outre l'amélioration de l'offre de transport collectif à Montréal, qui permettra de répondre aux défis soulevés par ces études, notons aussi le parachèvement de l'autoroute 30, qui a été complété en décembre 2012, afin d'atténuer la congestion sur le réseau routier de la métropole.

OVT	Libellé et description de l'action pour 2013-2016	Objectif stratégique	Page
2	**Poursuivre la mise en œuvre de programmes de soutien aux modes de transport collectif, alternatif et actif et déposer la Stratégie nationale de mobilité durable** Certains programmes d'aide en transport collectif et en transport adapté, issus de la Politique québécoise du transport collectif, ont été reconduits à compter du 1er janvier 2013 pour une période variable ne pouvant dépasser un an. La Stratégie nationale de mobilité durable doit être mise en œuvre dès 2014. La nouvelle stratégie vise notamment à bonifier l'offre de services de transport collectif sur l'ensemble du territoire québécois en plaçant l'usager au cœur des actions qui devront être entreprises d'ici 2020. Cette stratégie prévoit une approche intégrée du transport des personnes et de l'aménagement du territoire, qui doit orienter le développement du transport collectif et du transport adapté, dans toutes les régions et pour toutes les clientèles, en plus de soutenir l'électrification du réseau. Le Ministère contribuera ainsi à réduire la congestion routière, la consommation des énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre qui y sont associées grâce à des transports plus propres et à une mobilité répondant davantage aux principes de développement durable.	1.1	23
3	**Réviser les programmes d'aide financière à la voirie locale** Depuis le transfert de la gestion du réseau routier local aux municipalités, en 1993, le Ministère accorde une aide technique et financière au milieu local pour l'entretien et l'amélioration du réseau routier, notamment par la mise en œuvre de trois programmes : le Programme d'aide à l'entretien du réseau routier local, le Programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal et le Programme d'aide à la réfection des ouvrages d'art municipaux. Le Ministère accorde aussi une aide à l'entretien des routes d'accès aux localités isolées. Le Ministère entend procéder à la révision des programmes d'aide à la voirie locale et il considère la mise en place d'un plan de redressement du réseau routier local. L'objectif premier de ce plan consisterait à remettre en état les infrastructures routières par des travaux d'immobilisations. Le plan envisagé s'appuierait sur trois principes fondamentaux : le partenariat avec le monde municipal, l'équité et la reddition de comptes. Il s'articulerait autour de trois volets : planification, immobilisations et entretien. Notons que le premier de ces trois volets a été mis en place en 2012 avec l'introduction du Plan d'intervention en infrastructures routières locales, qui s'applique à l'échelle des municipalités régionales de comté, dans le cadre du Programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal.	1.2	25

OVT	Libellé et description de l'action pour 2013-2016	Objectif stratégique	Page
4	**Favoriser le maintien de l'intégrité des infrastructures maritimes et ferroviaires** Le Ministère entend poursuivre son intervention visant à favoriser le maintien de l'intégrité de certains réseaux ferroviaires et d'infrastructures maritimes, dans un souci de sécurité, de compétitivité économique et de développement durable. À cet égard, l'action du Ministère concerne : → le maintien de l'intégrité des chemins de fer d'intérêt local et d'infrastructures maritimes ; → l'aide spéciale pour assurer l'entretien, la réfection et l'exploitation du réseau ferroviaire, propriété de la Société du chemin de fer de la Gaspésie ; → le maintien de l'intégrité et de la sécurité d'une partie du réseau du chemin de fer de Québec Central, propriété du Ministère.	1.3	26
5	**Poursuivre le soutien aux déplacements et aux dessertes aériennes** En plus d'être propriétaire de 27 aéroports situés principalement dans les régions éloignées ou isolées du Québec, le Ministère soutient les infrastructures ainsi que les services aériens des régions éloignées. Parmi les programmes offerts, notons : → Le Programme d'aide au transport aérien, qui vise à maintenir un réseau aéroportuaire en bon état et sécuritaire, à assurer une continuité dans les services aériens et à donner des moyens aux régions pour développer et améliorer les services aériens. → Le Programme de réduction des tarifs aériens pour les résidents des régions éloignées et isolées, qui existe maintenant depuis plus de 20 ans.	1.4	28
6	**Soutenir les services de traversiers et de desserte maritime et mettre en œuvre le plan d'immobilisations en collaboration avec la Société des traversiers du Québec** Depuis de nombreuses années, le Ministère subventionne le service de desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord ainsi que des Îles-de-la-Madeleine. Depuis août 2009, les contrats de ces dessertes sont administrés par la Société des traversiers du Québec. L'action du Ministère a pour objectif d'assurer le maintien et l'amélioration d'un lien maritime jugé essentiel pour le transport des personnes et des marchandises entre ces régions, y compris l'île d'Anticosti et le reste du Québec. Depuis 1971, la Société des traversiers du Québec offre des services de traversiers fiables, sécuritaires et efficaces. Son important réseau se déploie de Montréal à la Basse-Côte-Nord, en passant par les Îles-de-la-Madeleine. Ainsi, elle gère maintenant 5 traverses en service à l'année, manœuvrant avec ses propres navires et équipages, auxquelles s'ajoutent 15 contrats en partenariat, dont 6 traverses saisonnières conjuguées à un service d'appoint hivernal et deux dessertes maritimes.	1.4	28

OVT	Libellé et description de l'action pour 2013-2016	Objectif stratégique	Page
7	**Favoriser la mise en place d'un réseau de sentiers récréotouristiques** [Nouveau] L'aménagement de pistes récréotouristiques, que ce soit pour les vélos ou pour les véhicules hors route, doit également contribuer à la vitalité des régions. **7.1 Mettre en valeur le potentiel cyclotouristique des régions grâce à la Route verte** Le gouvernement et les municipalités ont accompli des gestes importants pour favoriser le développement de la pratique du vélo au Québec, et ce, en toute sécurité. La Route verte, dont le chantier a été amorcé en 1995, traverse en 2012 pas moins de 377 municipalités situées dans 16 régions du Québec. Une fois achevée, elle représentera un tracé de près de 5 350 km, soit le plus grand itinéraire cyclable en Amérique du Nord. **7.2 Mettre en place un réseau de sentiers durables pour les véhicules hors route** À la suite de la consultation publique sur les véhicules hors route tenue en 2005 dans 16 régions du Québec et de la commission parlementaire, tenue en 2006, 34 mesures ont été adoptées pour améliorer la sécurité des utilisateurs de véhicule hors route et la cohabitation avec les riverains de sentiers. Parmi ces mesures, on note la mise en place de tables de concertation régionales sur les véhicules hors route pilotées par les conférences régionales des élus dans chaque région et la création d'un comité consultatif. Ces tables de concertation ont pour mandat d'établir des réseaux de sentiers interrégionaux durables à partir des réseaux existants.	1.4	28
8	**Poursuivre la mise en œuvre de programmes favorisant des modes de transport durables qui contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation aux changements climatiques dans le domaine des transports** Selon le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, le secteur des transports doit encore une fois être à l'avant-plan des efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Québec à l'horizon 2020. Pour améliorer le bilan dans ce secteur, le gouvernement prévoit continuer de miser sur le soutien aux transports collectif et alternatif, sur l'efficacité et l'innovation technologique dans tous les modes de transport et faire une place grandissante aux énergies moins émettrices de gaz à effet de serre. Dans le cadre de la Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques 2013-2020, le gouvernement prévoit renforcer la résilience des infrastructures aux impacts climatiques appréhendés. Compte tenu de l'importance des infrastructures de transport quant à la sécurité des usagers et à la mobilité des personnes et des marchandises, des mesures préventives et des interventions efficaces pour réduire les impacts des aléas naturels sont essentielles.	1.7	33

OVT	Libellé et description de l'action pour 2013-2016	Objectif stratégique	Page
9	**Poursuivre la mise en place du programme des villages-relais** Nouveau La mise en place d'un nouveau réseau des «parcs routiers» devrait offrir aux usagers de la route des sites d'arrêt sécuritaires accessibles 24 h/24 en moyenne à toutes les heures sur le réseau routier stratégique du Québec, dont 33 aires de service (surtout sur les autoroutes), environ 45 villages-relais, 26 belvédères et 6 aires de stationnement pour véhicules lourds. Depuis 2003, 9 aires de service modernisées ont été aménagées aux abords des autoroutes et 41 villages-relais ont été reconnus sur les routes régionales et nationales du Québec, contribuant ainsi à fournir des services (aires de repos et de restauration, distribution d'essence, stationnement et installations sanitaires) et de l'information pertinente aux usagers de la route dans le but d'améliorer la sécurité routière. La mise en place d'un réseau de villages-relais favorise une approche intégrée de développement des activités et des équipements locaux permettant d'améliorer le cadre de vie économique, culturel et social du milieu, en plus d'offrir aux usagers de la route des lieux d'arrêt sécuritaires à intervalles réguliers ainsi qu'une diversité de services et une qualité d'accueil.	2.1	36

Transports Québec

www.mtq.gouv.qc.ca

Décembre 2013